

Uudenmaan tiepiiri

Loviisan - Ruotsinpyhtään liikenneturvallisuuksuunnitelma



Kansikuvat: Markus Lindroos ja Maija Krankka

Kartat: Maanmittauslaitos lupa nro 20/MYY/04

Oy Edita Ab
Helsinki 2005

Tiehallinto

Uudenmaan tiepiiri
Palvelujen suunnittelu
Opastinsilta 12 A
PL70
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 22 151

TIIVISTELMÄ

Loviisan - Ruotsinpyhtään liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen tarve esitettiin vuonna 2001 valmistuneessa Itä-Uudenmaan liikennestrategiassa kärkihankkeena ensimmäisessä kiireellisyysluokassa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on löytää tehokkaat ja edulliset lähiaikoina toteutettavat liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet sekä esittää kuvaus pidemmän aikavälin toimenpiteistä. Tavoitteena on myös kehittää kuntien eri hallinnonalojen liikenneturvallisuustyötä siten, että siitä tulee osa hallintokuntien jokapäiväistä työtä.

Tämän nyt tehdyn suunnitelman lähtökohtina selvitettiin Loviisan ja Ruotsinpyhtään maankäyttö ja liikenneympäristön nykytila. Lisäksi tehtiin onnettomuusanalyysi ja käytiin läpi aikaisemmat suunnitelmat. Hallintokuntien nykyinen liikenneturvallisuustyö selvitettiin haastattelemalla kummankin kunnan hallintokuntien edustajia.

Inventointivaiheessa pidettiin syyskuussa 2003 avoimien ovien asukasillat sekä Loviisassa että Ruotsinpyhtäällä. Näissä tilaisuuksissa kerrottiin liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteista, sisällöstä sekä aikataulusta. Tilaisuuksissa keskusteltiin ja kerättiin asukkaiden mielipiteitä liikenneturvallisuusasioista. Mielipiteiden ilmaisemista varten oli mahdollista täyttää kyselylomake asukasilloissa tai jälkikäteen alueen kaikissa kirjastoissa. Tiedotusvälineet oli kutsuttu asukasilloihin.

Inventointitietojen, maastokatselmusten, kaupungin ja kunnan virkamiesten haastattelun sekä asukaskyselyiden ja -tilaisuuksien perusteella tehtiin turvallisuusanalyysi liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisista kohteista.

Suunnitelmassa liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet on jaoteltu kolmeen ryhmään; pikaparannus- ja kunnossapitotoimenpiteisiin, parannus- ja rakennustoimenpiteisiin sekä pidemmällä aikavälillä toteutettaviin toimenpiteisiin. Pikaparannustoimenpiteet koostuvat liikennemerkkien muuttamisista ja lisäämisistä sekä kasvillisuuden raivaamisesta näkemien parantamiseksi ja hirvivaaran pienentämiseksi.

Rakentamistoimenpiteissä esitetään Loviisaan mm.

- * kolmeen rautatien tasoristeykseen turvalaitteiden rakentamista
- * keskustan jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista korotetuin suoja-tein
- * kahden yliajettavan kiertoliittymän rakentamista.

Ruotsinpyhtäälle mm.

- * kirkonkylään Puistokujalle leveät keskisaarekkeet turvaamaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kadun ylitystä ja toimimaan porttivaikutteena ajonopeuksia hillitsemään
- * valtatie 7, Viipurintien ja Kivikummuntien sivusuuntien kanavointia sekä väistötien rakentamista Kullantien ja Särkjärventien liittymiin.

Pidemmällä aikavälillä toteutettaviin hankkeisiin kuuluvat Loviisan keskustan liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet sekä läntisen kierto-liittymän rakentaminen. Ruotsinpyhtäällä hankkeita ovat kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Ahvenkoski - Kirkonkylä sekä Puistokujan ja Ruukintien varteen.

Yleisille teille esitetyt toimenpiteet vähentävät yhteensä noin 0.38 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta vuosittain. Vaikutuksiltaan merkittävimpiä toimenpiteitä ovat valtatie 7 ja Elimäentien (mt 1792) nopeusrajoitusten muutokset.

Suurin turvallisuusvaikutus yleisille teille esitetyistä toimenpiteistä on Valkon ja keskustan välille rakennettavalla kevyen liikenteen yhteydellä. Väylä on oletettu toteutettavaksi Valkontien varrelle. Muita vaikutuksiltaan merkittäviä toimenpiteitä ovat liittymien parantamistoimenpiteet valtatiellä 7.

Turvallinen liikkuminen ilman pelkoja on tärkeä osa kuntalaisten hyvinvointia. Kunnan tulee huolehtia siitä, että kaikenikäiset kuntalaiset suoriutuvat koulutyö-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoistaan ehjinä tuntien liikkumisen turvalliseksi. Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä on se elin, jossa kokemuksia ja ideoita vaihdetaan ja sovitaan eri hallinnonaloilla yhteisesti tehtävistä asioista. Ryhmässä seurataan myös liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista ja tarkistetaan tavoitteita tarpeen mukaan. Loviisassa tällaisen ryhmän perustaminen sai kannatusta, kunhan sen vetäjäksi ja kokoonkutsujaksi saadaan sopiva henkilö. Hänen ei tarvitse olla kunnan virkamies, vaan esimerkiksi vanhempainyhdistyksen liikenneturvallisuudesta kiinnostunut jäsen.

ESIPUHE

Loviisan – Ruotsinpyhtään liikenneturvallisuussuunnitelma on tarkoitettu lähtökohdaksi liikenneturvallisuutta parantavien hankkeiden ohjelmoinnille, suunnittelulle ja toteutukselle. Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen Loviisaan ja Ruotsinpyhtäälle esitettiin Itä-Uudenmaan liikennestrategiassa (2001) kärki-korihankkeeksi. Tammikuussa 2002 valmistui Loviisan keskustan liikenneturvallisuuden parantamisen suunnitelma ja siinä esitetyt toimenpiteet ovat myös mukana tässä työssä.

Suunnitelman ensisijaisena tavoitteena on ollut löytää tehokkaita ja edulliset lähiaikoina toteutettavat liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet sekä esittää kuvaus pidemmän aikavälillä toteutettavista rakentamistoimenpiteistä sekä hankkeista. Työn toisena tavoitteena oli kehittää kasvatusta, valistusta ja tiedotustoimintaa eri hallintokuntien yhteiseksi liikenneturvallisuustyön pohjaksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Uudenmaan tiepiiriin sekä Loviisan kaupungin ja Ruotsinpyhtään kunnan yhteistyönä. Liikenne- ja viestintäministeriö osallistui työn rahoitukseen. Suunnittelua ohjanneeseen työryhmään ovat kuuluneet:

Liikenneturvallisuussuunnittelija Jukka Aro	Uudenmaan tiepiiri
Liikenneturvallisuusvastaava Minna Jokelainen	Uudenmaan tiepiiri
Rakennuspäällikkö Hannu Backman	Loviisan kaupunki
Suunnitteluinsinööri Mikko Mattinen	Loviisan kaupunki
Rakennusmestari Markus Lindroos	Ruotsinpyhtään kunta
Yhteyspäällikkö Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva
Suunnittelupäällikkö Pekka Hallikainen	Itä-Uudenmaan liitto
Komisario Ahti Nurmi	Loviisan poliisi.

Suunnittelun aikana on pidetty kaksi seminaaria kummassakin sekä Loviisassa että Ruotsinpyhtäällä sekä pienryhmäneuvotteluita kuntien hallintokuntien edustajien kanssa. Tiedotusvälineet ovat tiedottaneet seminaaritilaisuuksista aktiivisesti.

Työstä ovat vastanneet Esisuunnittelijat Oy ja Strafica Oy. Esisuunnittelijat Oy:stä työhön ovat osallistuneet DI Maija Krankka ja DI Seppo Karppinen, Strafica Oy:stä työhön osallistui DI Miikka Niinikoski.

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	5
KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO	9
1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT/NYKYTILA	11
1.1 Tavoitteet	11
1.2 Suunnittelualue ja maankäyttö	11
1.3 Kaavoitus	11
1.4 Liikenneverkko	12
1.5 Liikenneonnettomuudet	25
1.6 Asukastilaisuudet ja -kyselyt	29
1.7 Hallintokuntien nykyinen liikenneturvallisuustyö	33
1.8 Aikaisemmat suunnitelmat	34
2 TURVALLISUUSANALYYSI	36
2.1 Vaaralliset kohteet/Loviisa	36
2.2 Vaaralliset kohteet/Ruotsinpyhtää	44
2.3 Nopeusrajoitukset	52
3 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET	53
3.1 Pikaparannustoimenpiteet	53
3.2 Parannus- ja rakentamistoimenpiteet	55
3.3 Pidemmällä aikavälillä toteutettavat toimenpiteet, hankkeet	62
3.4 Toimenpiteiden yhteenveto	63
3.5 Kuntien liikenneturvallisuustyö	64
3.6 Vaikutukset	66
4 LAUSUNNOT JA VASTINEET	69
LIITTEET 1 - 4	71

KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

- Kuva 1. Suunnittelualan maankäyttö
- Kuva 2. Yleisen tieverkon toiminnallinen luokitus ja katuverkko
- Kuva 3. Loviisan katuverkko
- Kuva 4. Liikennemäärät yleisellä tieverkolla
- Kuva 5. Yleisen tieverkon päällysteet
- Kuva 6. Nopeusrajoitukset tie- ja katuverkolla
- Kuva 7. Loviisan katuverkon nopeusrajoitukset
- Kuva 8. Valkon katuverkon nopeusrajoitukset
- Kuva 9. Tesjoen nopeusrajoitukset
- Kuva 10. Kirkonkylän nopeusrajoitukset
- Kuva 11. Yleisten teiden kevyen liikenteen väylät ja valaistus
- Kuva 12. Kevyen liikenteen verkosto Loviisan keskustassa
- Kuva 13. Yleisten teiden onnettomuudet 1998-2002 onnettomuusluokittain
- Kuva 14. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet yleisellä tieverkolla vuosina 1998-2002
- Kuva 15. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet Loviisan katuverkolla vuosina 1996-1999
- Kuva 16. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet Loviisan katuverkolla vuonna 2000
- Kuva 17. Ruotsinpyhtään asukaskyselyn tuloksia
- Kuva 18. Loviisan asukaskyselyn tuloksia
- Kuva 19. Loviisan vaaranpaikat
- Kuva 20. Valkon vaaranpaikat
- Kuva 21. Antinkyläntien tasoristeys
- Kuva 22. Kirkkokadun - Rauhalantien tasoristeys lännen suunnasta
- Kuva 23. Valkon sataman tasoristeys sataman suunnasta
- Kuva 24. Porvoonkadun tasoristeys molemmista ajosuunnista kuvattuna
- Kuva 25. Antinkyläntien - Läntisen Harjutien - Haravankyläntien liittymä molemmista ajosuunnista
- Kuva 26. Porvoonkatua 40 km/h nopeusrajoituksen kohdalla
- Kuva 27. Porvoonkadun profiilia
- Kuva 28. Rantatien - Antinkyläntien - Laivurinkadun liittymä keskustan suunnasta
- Kuva 29. Valkolammentien - Braskintien - Saukkolahdentien liittymä idästä
- Kuva 30. Ruotsinpyhtään Kirkonkylän vaaranpaikat
- Kuva 31. Ruotsinpyhtään Tesjoen vaaranpaikat

- Kuva 32. Tavastantien - Notkalantien laaja liittymäalue
- Kuva 33. Tavastantien ja Kuusitien liittymä Kuusitien molemmista ajosuunnista
- Kuva 34. Tavastantien kevyen liikenteen väylä loppuu kesken
- Kuva 35. Ruukintien - Puistokujan liittymä
- Kuva 36. Puistokujan huonot näkemät
- Kuva 37. Ruukintien ja Norrahaantien liittymä
- Kuva 38. Elimäentien - Ruotsinkyläntien - Turkkilantien liittymä eri suunnista
- Kuva 39. Viipurintien ja valtatie 7 laaja ja jäsentämätön liittymä
- Kuva 40. Kevyen liikenteen väylä ilman ajoradasta erottavaa kaidetta.
- Kuva 41. Kullantien liittymä
- Kuva 42. Vasemmalle Särkjärventielle kääntymistä odottava auto.
- Kuva 43. Mariankadun - Pitkäkujan liittymän parantaminen
- Kuva 44. Antinkyläntien ja Läntisen Harjutien kiertoliittymä
- Kuva 45. Rantatie - Antinkyläntien - Laivurinkadun - Läntisen Harjutien kiertoliittymä
- Kuva 46. Valkontien ja Valkolammentien liittymän muotoilu turvallisemmaksi
- Kuva 47. Valkolammentien, Saukkolahdentien ja Braskintien liittymän korotus
- Kuva 48. Tavastantien ja Kuusitien liittymän parantaminen
- Kuva 49. Puistokujan keskisaarekkeet
- Kuva 50. Elimäentien - Ruotsinkyläntien - Turkkilantien liittymän jäsentäminen Ruotsinkylässä
- Kuva 51. Valtatie 7, Viipurintien ja Kivikummuntien liittymä
- Kuva 52. Kullantien väistötila

Taulukko 1. Toimenpiteiden yhteenveto

Taulukko 2. Kuntien liikenneturvallisuuksuustyön muotoja

1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT/NYKYTILA

1.1 Tavoitteet

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on löytää tehokkaat ja edulliset lähiaikoina toteutettavat liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet sekä esittää kuvaus pidemmän aikavälin toimenpiteistä.

Tavoitteena on myös kehittää kuntien eri hallinnonalojen liikenneturvallisuustyötä siten, että siitä tulee osa hallintokuntien jokapäiväistä työtä.

Tässä työssä on huomioitu Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt läänikohtaiset tavoitteet ja toimenpideohjelma sekä Itä-Uudenmaan liikennestrategian asettamat liikenneturvallisuutta koskevat tavoitteet.

1.2 Suunnittelualue ja maankäyttö

Suunnittelualue käsittää Loviisan ja Ruotsinpyhtään kuntien alueen Itä-Uudellamaalla. Suunnittelualueella on 10 374 asukasta (v. 2002), joista 7 440 Loviisassa ja 2 934 Ruotsinpyhtäällä.

Loviisassa lähes koko väestö asuu tilastokeskuksen taajamamäärittelyn mukaisella taajama-alueella. Yhtenäinen taajama-alue kattaa Loviisanlahden itäpuolen. Taajaman eteläisimmästä osasta erottuu Valkon alue, jolla on noin 1100 asukasta.

Ruotsinpyhtäällä asukkaista asuu taajamissa noin 60 %. Määrittelyn mukaisia taajamia ovat Loviisan rajan tuntumassa oleva Tesjoki (n. 860 as) sekä valtatie 7 pohjoispuolella sijaitsevat Kirkonkylä (n. 640 as) ja Kuninkaankylä (n. 220 as). Muita asutuskeskittymiä ovat Ruotsinkylä, Ahvenkoski ja Vastila.

Työpaikkoja alueella on noin 4 750, joista noin 3 900 Loviisassa. Sekä Loviisassa että Ruotsinpyhtäällä asukkaiden määrä on laskenut tasaisesti viimeisten 10 vuoden aikana. Kymmenessä vuodessa asukasmäärä on pienentynyt yhteensä 1134 asukkaalla (n. 10 %). Työpaikkojen määrä on noussut 1990-luvun puolivälistä noin 420 työpaikalla (n. 10 %).

Työpaikat ovat keskittyneet Loviisan keskustaan, voimalaitoksen alueelle Hästholmeniin, Valkon alueelle sekä Kirkonkylän ja Tesjoen taajamiin. Palvelut ovat keskittyneet Loviisan keskustaan. Kuvassa 1 on esitetty rakennus- ja huoneistorekisterin tiedoista asukastiheys ja erilaisten palveluiden rakennukset.

1.3 Kaavoitus

Loviisa

Loviisan kaupungin tavoitteena on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja täydentäminen. Ajantasakaavojen mukaan viime vuosikymmenen aikana Loviisaan on kaavoitettu pääosin lisää asuinalueita ja nimenomaan pientaloalueita, joihin on varattu kortteleita omakoti- ja rivitaloille.

Kaupungin asemakaavoitetut alueet seuraavat Loviisanlahden länsirantaa etelään. Täysin uudeksi erillispientalo-, omakoti- ja rivitaloalueeksi asemakaavoitetaan Meri-Bellan alue Loviisanlahteen ojentuvalla entisellä Sahaniemellä. Kaupungin ydinkeskustassa on vireillä 20-25 asunnon kerrostalohanke sekä kaavamuutoksen edetessä noin 10 asunnon pienkerrostalohanke Kappelinpuiston laidassa. Määrälahdessa rakennetaan uusia rivitaloja pitkän tauon jälkeen. Valkon asemakaava-alueen 1980-luvun laajennusta täydennetään uudella asuintonttitarjonnalla. Loviisanlahden itärannan rantaosayleiskaavoitus on tarkoitus käynnistää vuoden 2004 aikana.

Liike- ja toimistorakennusten sekä teollisuusrakennusten korttelialueita on kaavoitettu Helsingintien ja Valkontien länsipuolelle.

Ruotsinpyhtää

Ruotsinpyhtään kunnan tavoitteena on kaavoittaa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tukevasti. Ruotsinpyhtään kunta keskittyy Tesjoen kehittämiseen osana Loviisan lähiasuinaluetta. Vireillä on asemakaava, joka laajentaa Tesjoen asuinaluetta valtatie 170 pohjoispuolelle. Ruokin läheisyyteen on kaavoitettu Neverkärrin uusi 20 tontin asuinalue, josta kehitetään houkutteleva asuinalue Kymijoen molemmin puolin. Alue tukeutuu Ruokin historialliseen miljööseen. Yhteistyöhankkeena Pyhtään kunnan kanssa viedään eteenpäin Ahvenkosken yleiskaavaa yli maakuntarajan. Yleiskaava tutkii mm. tulevan E-18 moottoritien linjausta alueella. Alueesta on tarkoitus tehdä tiiveimmin kaavoitettu alue, joka samalla tukee Tesjoen palvelualueita.

Teollisuustontteja on kaavoitettu valtatie 7:n pohjoispuolelle Tesjoella. Teollisuustonttialueen itäpuolelle on varattu tontit kaupalliselle ja liikerakennusten toiminnoille.

Osayleiskaavoja on laadittu 1990-luvun lopulla Kymijoen länsihaaroille, Markkinämäkeen sekä Kullan – Lappomin alueelle. Tesjoella on tehty kaavarungon tarkistus (–91 ja –99) ja Ahvenkosken osayleiskaavan laatiminen on aloitettu vuonna 2003.

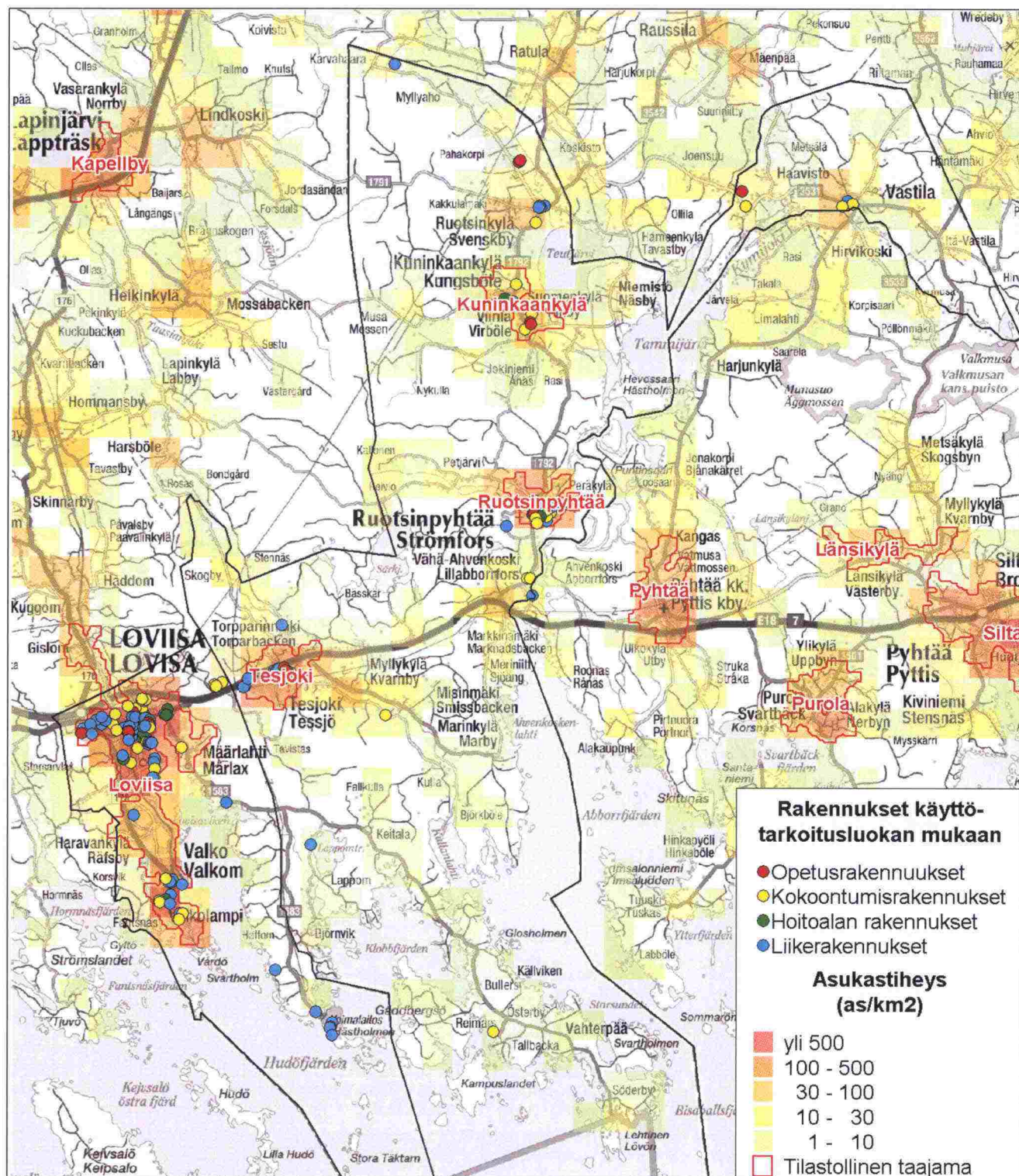
Kuvassa 1 on esitetty suunnittelualueen nykyinen maankäyttö.

1.4 Liikenneverkko

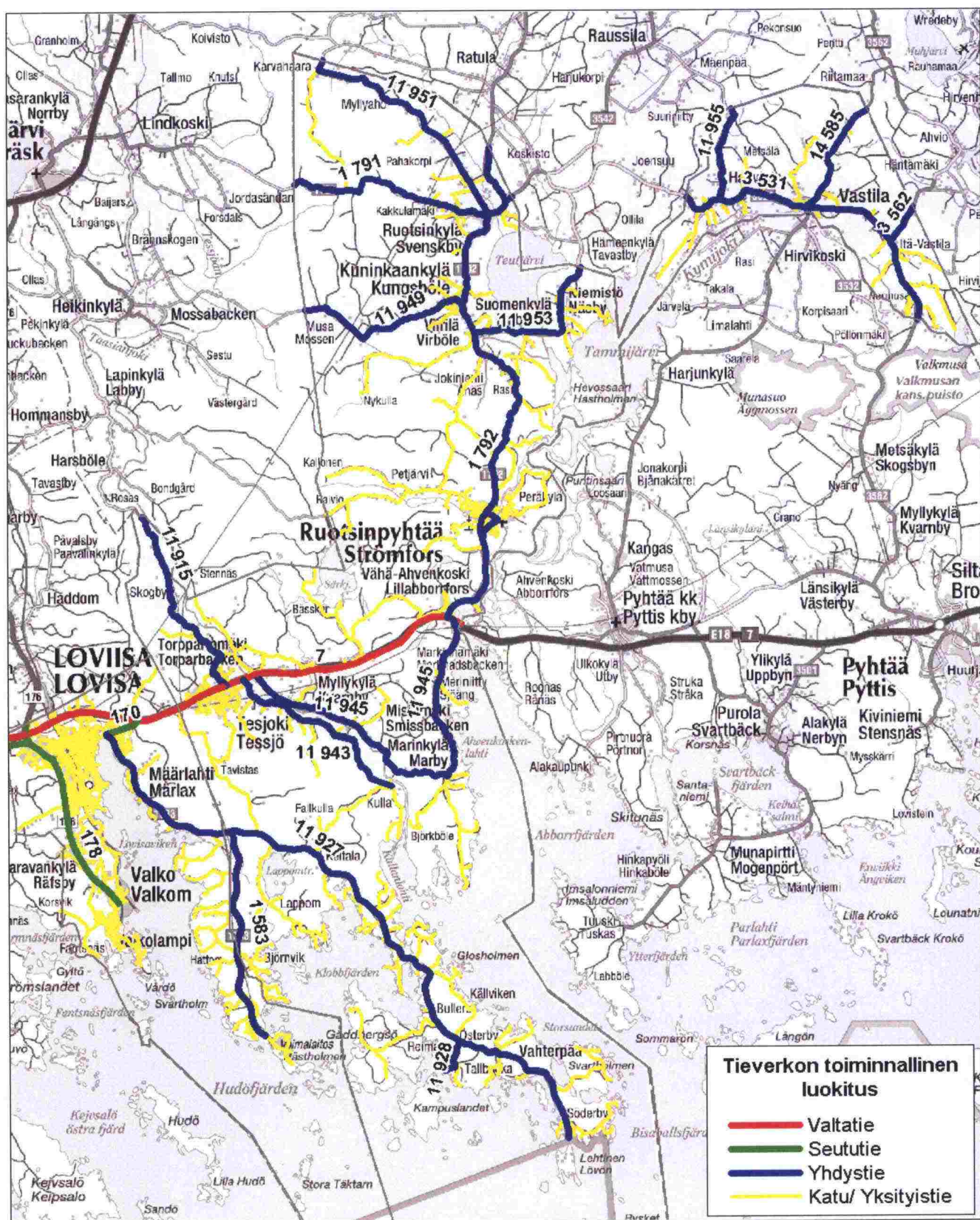
Tie- ja katuverkko

Suunnittelualueella on yleisiä teitä noin 149 km ja katuja ja yksityisteitä noin 360 km. Tie- ja katuverkko ja yleisten teiden toiminnallinen luokitus on esitetty kuvassa 2.

Tärkein yleinen tie ja ainoa päätieluokkainen yhteys on Helsingistä Vaalimaalle kulkeva valtatie 7. Valtatien 7 pituus suunnittelualueella on noin 16 km, mikä on noin 11 % koko suunnittelualueen yleisten teiden verkosta. Valtatiellä 7 syntyy kuitenkin noin 65 % alueen yleisten teiden liikennesuoritteesta. Loviisan länsipuolella valtatie 7 on leveäkaistainen moottoriliikennetie. Loviisan eritasoliittymän (maantie 176) jälkeen tie jatkuu hyvätasoisena 2-kaistaisena valtatiehenä. Länneä tultaessa ensimmäinen tasoliittymä on Loviisan itäpuolella rinnakkaistien (maantie 170) liittyessä valtatiehen. Ruotsinpyhtäällä valtatie 7 on selvästi heikotasoisempi ja siihen liittyy maankäyttöä palvelevia



Kuva 1. Suunnittelualueen maankäyttö.



Kuva 2. Yleisen tieverkon toiminnallinen luokitus ja katuverkko.

yksityistieliittymiä. Valtatien 7 liikennemäärä on suunnittelualueella 7000-8600 ajon/vrk. Vilkkainta liikenne on Loviisan ja Tesjoen välillä.

Muita yleisiä teitä Loviisassa ovat valtatie 7 rinnakkaistie maantie 170, joka jatkuu Helsingintienä ja Mannerheiminkatuna katuverkossa keskustan läpi. Maantien 170 liikennemäärä on noin 3000 ajon/vrk sekä Loviisan keskustan itä- että länsipuolella. Keskustassa Mannerheiminkadun liikennemäärä on yli 7000 ajon/vrk.

Rinnakkaistiestä erkanee seututieluokkainen yhteys Valkontie (maantie 178) taajaman länsipuolitse Valkon satamaan sekä Saaristotie ja Atomitie (maantie 1583) jotka kulkevat Loviisanlahden itäpuolella Hästholmenissa sijaitsevalle voimalaitokselle. Valkontiellä on liikennettä n. 2700 ajon/vrk ja saaristotiellä n. 1200 ajon/vrk.

Loviisan katuverkon ydin on Mannerheiminkadun ja Brandensteininkadun muodostama puistokatu joka samalla toimii osana valtatie 7 rinnakkais-yhteyttä. Muita pääkatuja ovat keskustan länsipuolen teollisuusalueelle vievä Porvoonkatu, sekä keskustan eteläpuolisille alueille johtavat Ratakatu - Läntinen Harjutie sekä Mariankatu - Rantatie -yhteydet. Valkon alueella yleisen tien päästä jatkuvat pääkatuna Valkolammentie ja Vårdöntie. Kunnan sisäisen linja-autoliikenteen linjasto kulkee pääosin näitä katuja.

Loviisan keskustan länsipuolitse kulkee ratayhteys Valkon satamaan. Rataa käyttää muutama tavarajuna vuorokaudessa. Rata risteää eritasossa valtatie 7 ja Helsingintien kanssa. Katuverkolla on lisäksi seitsemän tasoristeystä, joista Porvoonkatu on varustettu puolipuomein ja valoin. Haravankyläntien ja Valkon sataman tasoristeykset on varustettu valoin. Antinkyläntiellä, Kirkkokadulla, Patunantiellä ja Varvintiellä ei ole turvalaitteita.

Ruotsinpyhtäällä liikenneverkon rungon muodostavat valtatie 7 ja sen pohjoispuolella Kirkonkylän ja Kuninkaankylän taajamia yhdistävä Elimäentie (maantie 1792). Elimäentiellä on liikennettä n. 1200 ajon/vrk Kirkonkylän taajaman eteläpuolella ja n. 650 ajon/vrk sen pohjoispuolella.

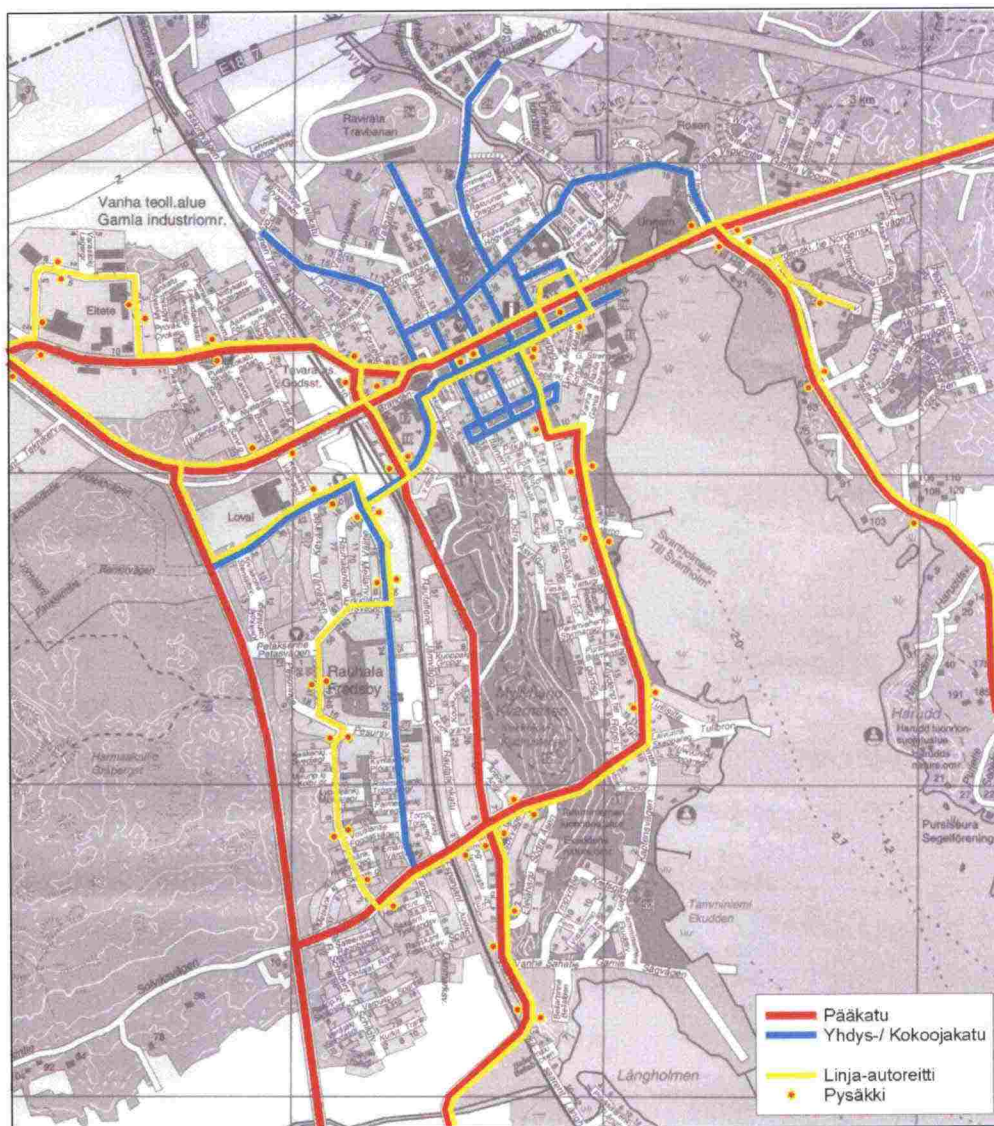
Kunnan koillisosan Vastila on irrallaan muusta suunnittelualueen liikenneverkosta. Vastila on yhteydessä Ruotsinkylään maantien 1531 kautta, valtatiehen 7 Pyhtään kirkonkylän läpi kulkevan paikallistien 14537 kautta ja Pyhtään Siltakylään maantien 3562 kautta.

Ruotsinpyhtään eteläosassa Saaristotie jatkuu Voimalaitokselle johtavan Atomitien liittymästä paikallistienä 11927 noin 17 km saaristoon. Atomiten liittymän eteläpuolella Saaristotien liikennemäärä on n. 380 ajon/vrk.

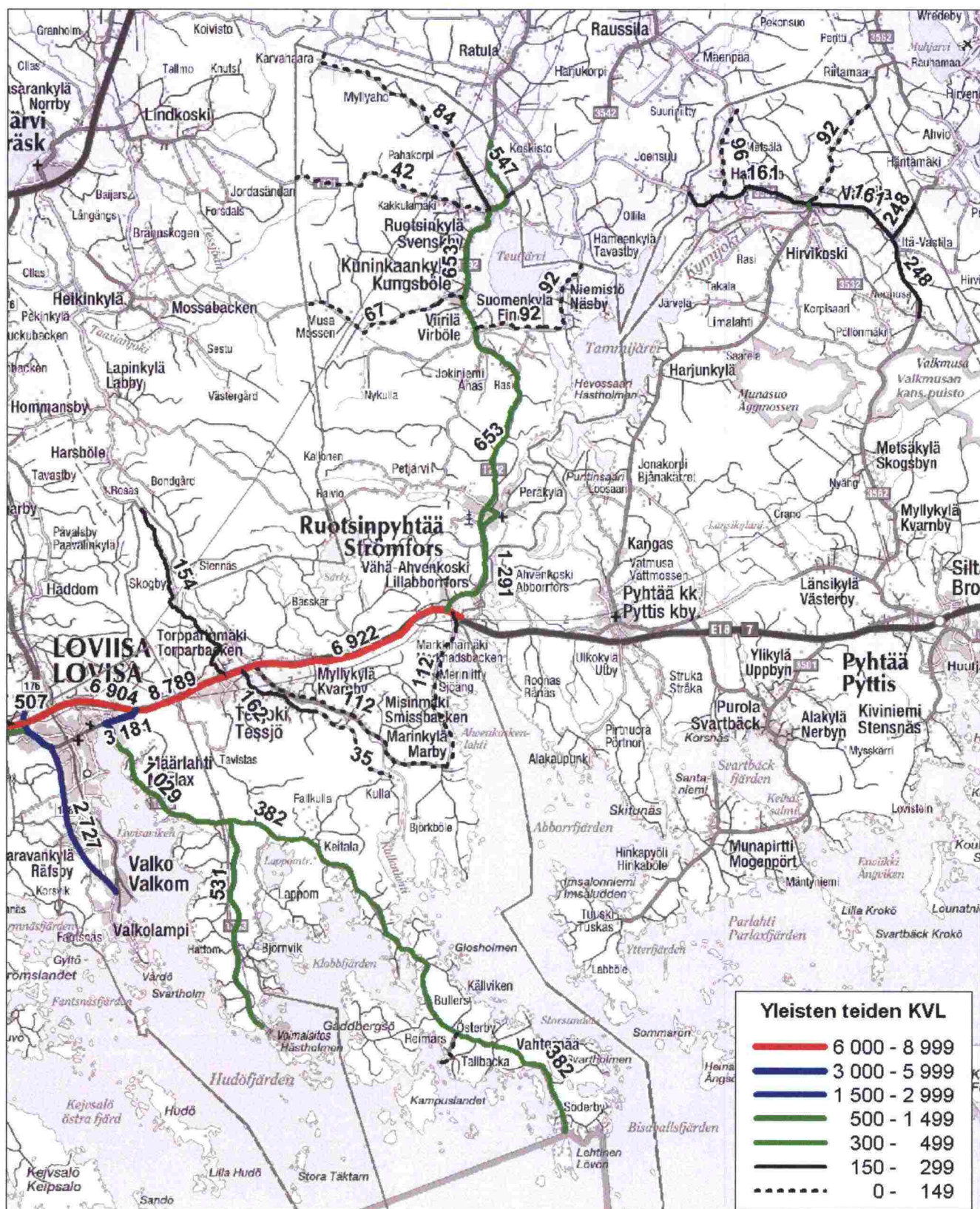
Suunnittelualueen yleisten teiden 149 kilometristä noin 86 km on päällystettyä. Edellä kuvaillut tärkeimmät yleiset tiet ovat päällystettyjä maantietä 1531 Vastilasta Ruotsinkylään lukuun ottamatta. Muu yleisten teiden verkko on pääosin sorapintaista.

Valaistua yleisistä teistä on 28 km. Valtatiellä 7 valaistua on Loviisan liittymän kohta, Loviisan ja Tesjoen väli sekä Ahvenkosken kohta. Maantie 170 on suunnittelualueella valaistu koko matkaltaan. Valkontielle valaistus on suurimmalla osalla matkasta ja Saaristotiellä maantien 170 ja Määrlahden välillä. Ruotsinpyhtäällä yleiset tiet ovat valaistuja taajamien ja muiden suurimpien asutuskeskittymien kohdalla.

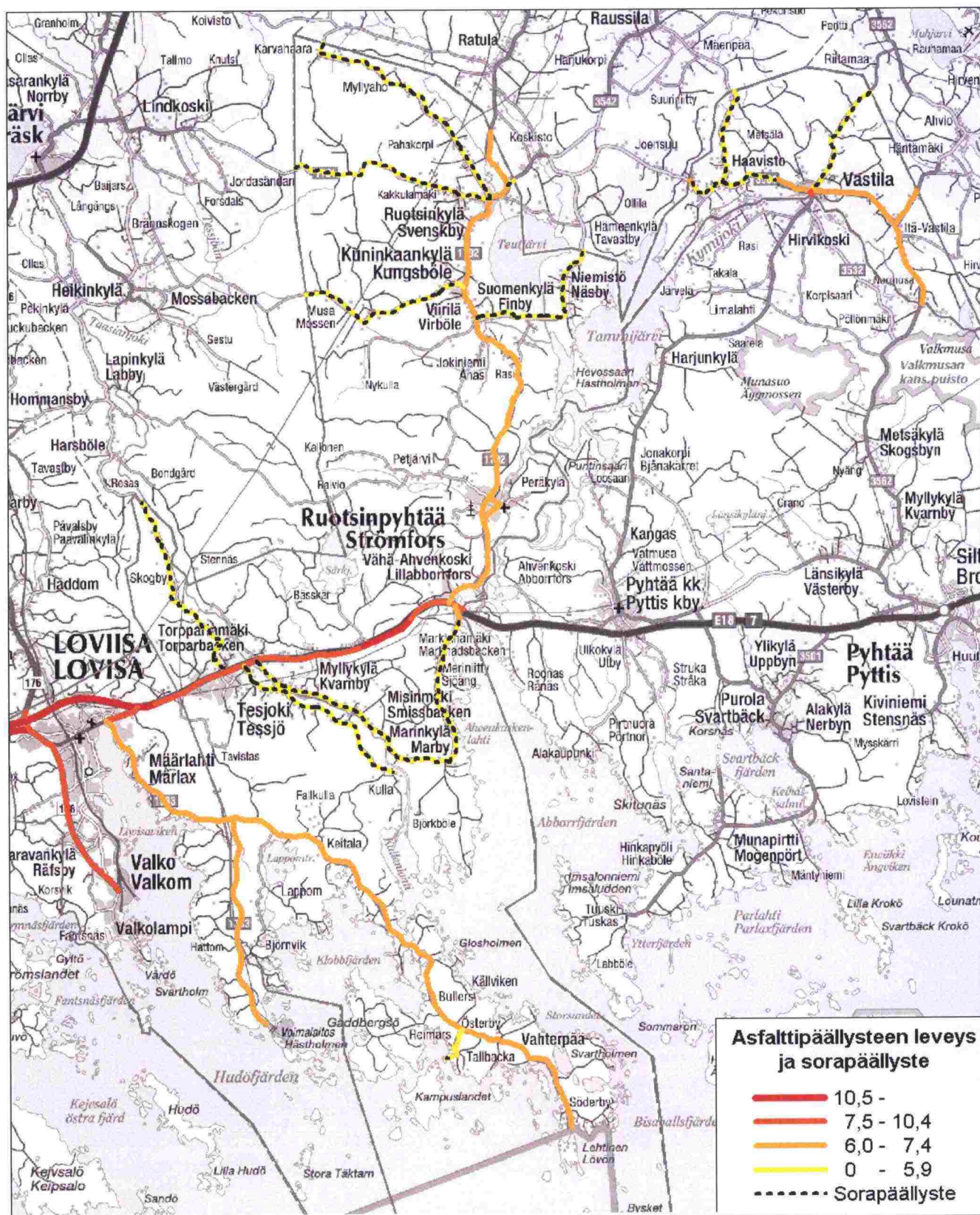
Kuvassa 3 on esitetty Loviisan keskustan katuverkko. Yleisten teiden liikennemäärät ja päällysteet on esitetty kuvissa 4 ja 5.



Kuva 3. Loviisan katuverkko.



Kuva 4. Liikennemäärät yleisellä tieverkolla.

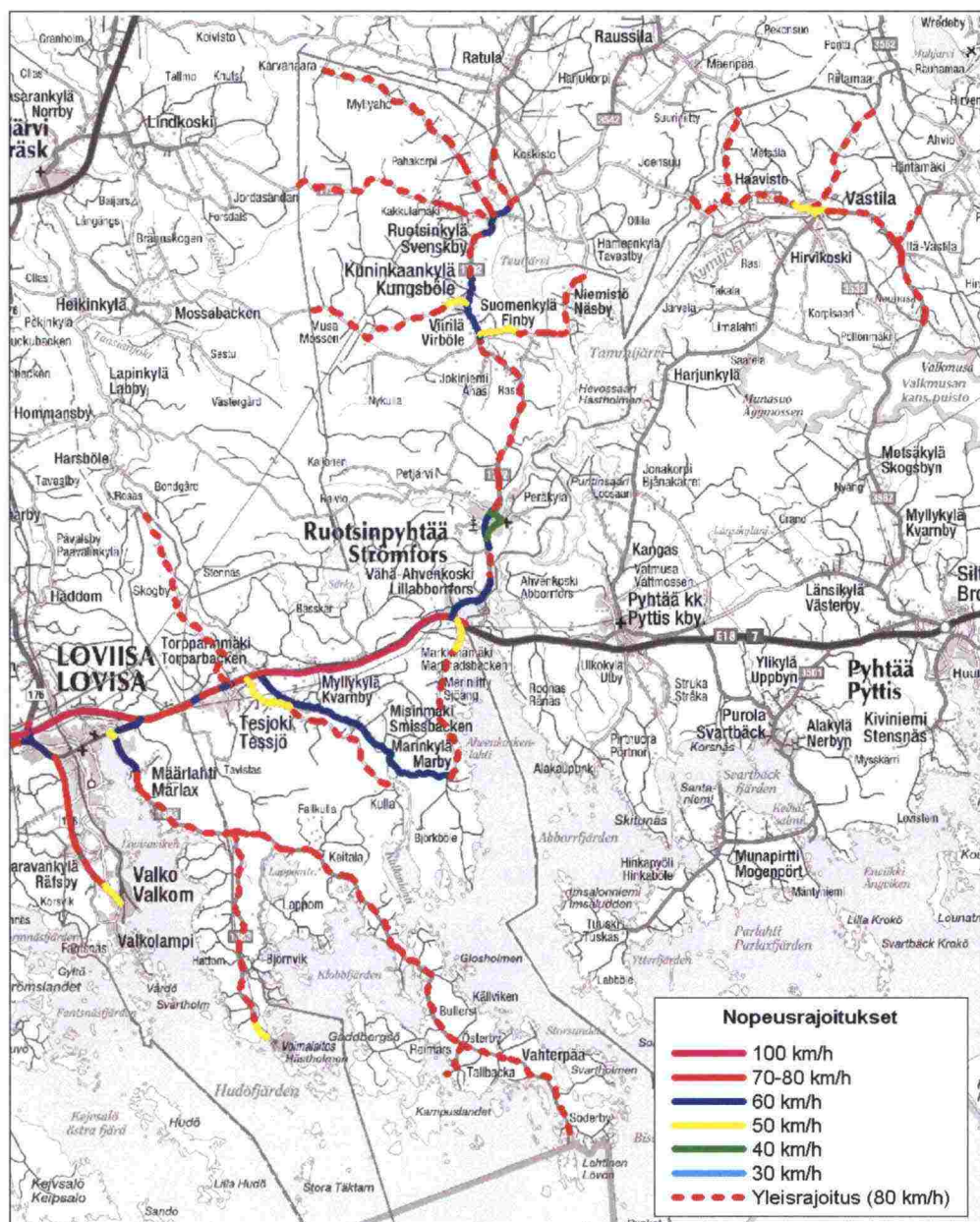


Kuva 5. Yleisen tieverkon päällysteet.

Nopeusrajoitukset

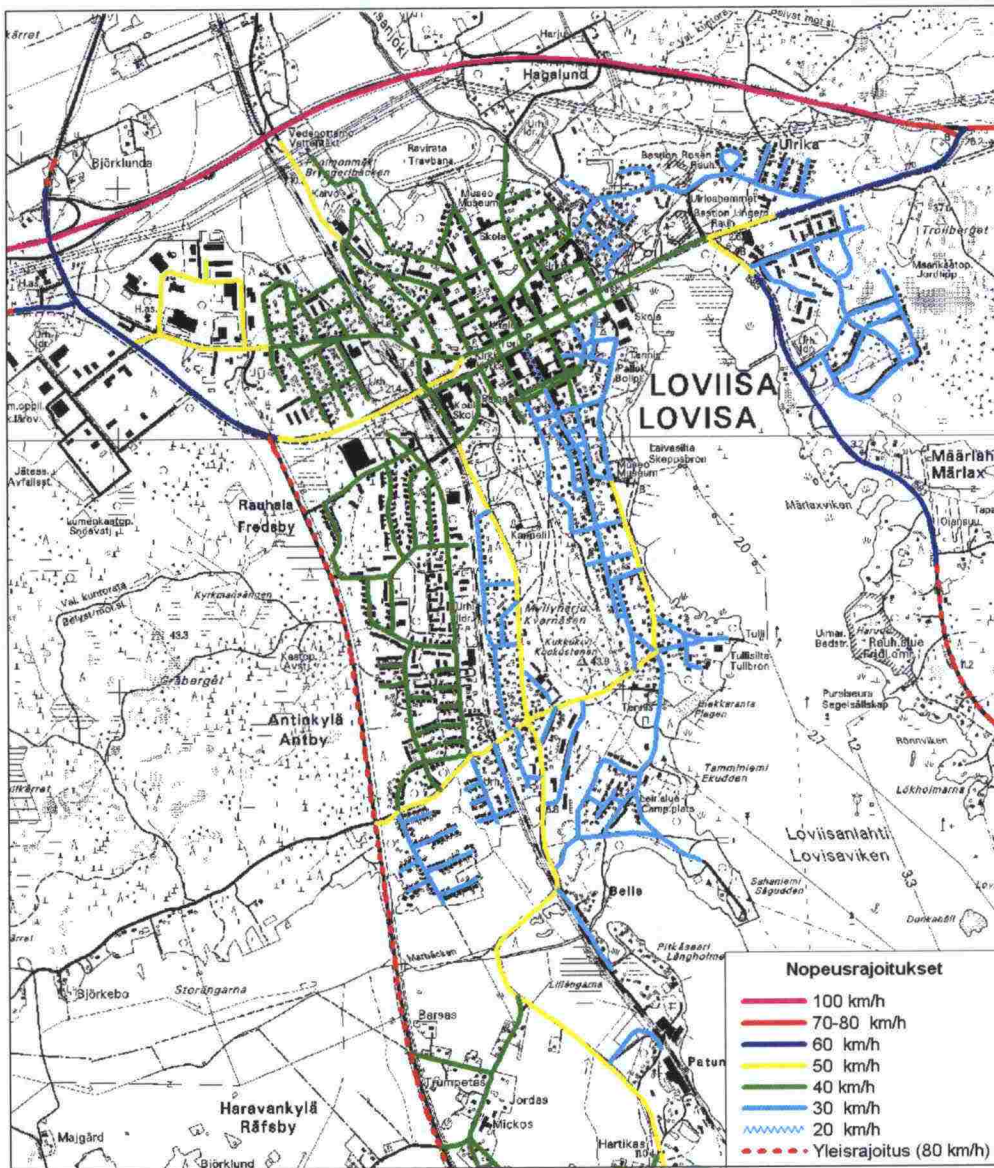
Nykytilanteen nopeusrajoitukset on esitetty kuvassa 6. Valtatien 7 nopeusrajoitus on kesällä 100 km/h Loviisan länsipuolella ja Loviisan kohdalla. Kesän 100 km/h nopeusrajoitukset muutetaan talvisin 80 km/h rajoituksiksi. Maantien 170 liittymän ja Tesjoen välillä nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h, mutta pistekohtaisesti rajoitus on 60 km/h. Tesjoen ja Ahvenkosken välillä nopeusrajoitus on 100 km/h ja Ahvenkosken kohdalla se on 80 km/h.

Muilla yleisillä teillä on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Taajamien läheisyydessä ja kohdalla nopeusrajoitus on kuitenkin laskettu 50-60 kilometriin tunnissa. Poikkeuksen tekee Tesjoen ja Marinkylän välinen paikallistie 11945, jolla nopeusrajoitus on koko matkaltaan 60 km/h.

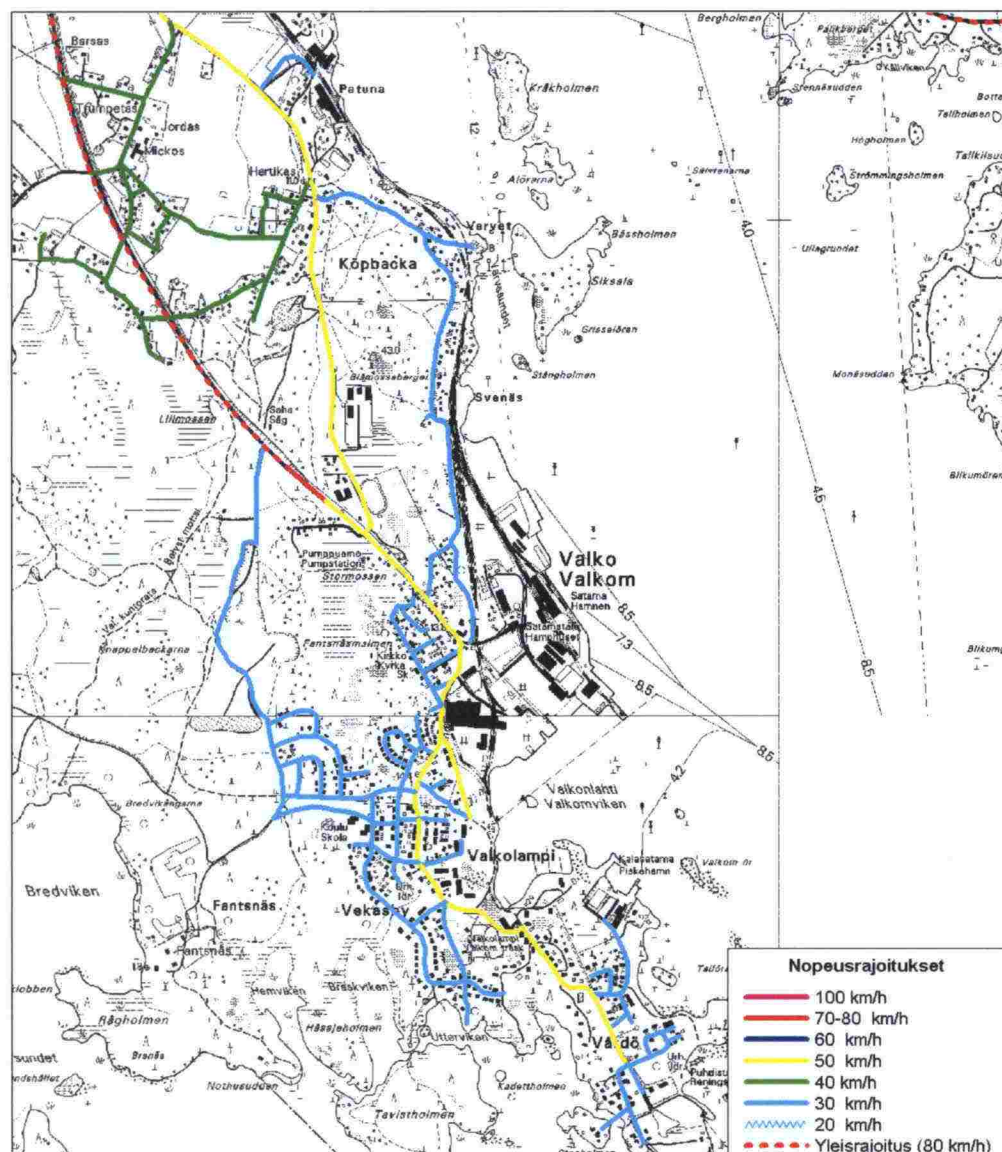


Kuva 6. Nopeusrajoitukset tie- ja katuverkolla.

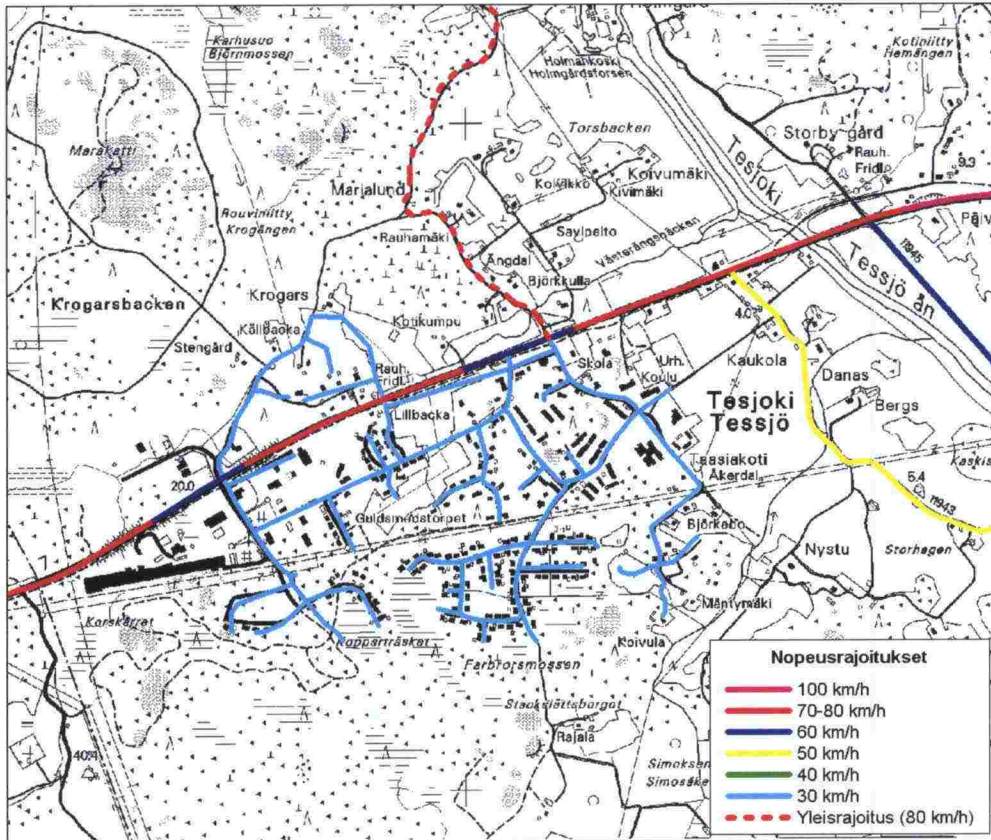
Loviisan keskustan katuverkon nopeusrajoitus on pääosin 40 km/h. Keskustan itä- ja eteläpuolisilla asuinalueilla ja Valkon alueella kokooja- ja tonttikatujen nopeusrajoitukset ovat yleensä 30 km/h ja pääkatujen nopeusrajoitukset 50 km/h. Valkontien ja satamaan johtavan radan välisellä asuinalueella nopeusrajoitus on kuitenkin kaikilla kaduilla 40 km/h. Kaavateiden nopeusrajoitus on Tesjoella 30 km/h ja Ruotsinpyhtäällä 40-50 km/h. Loviisan ja Valkon katuverkkojen nopeusrajoitukset on esitetty kuvissa 7 ja 8. Ruotsinpyhtään Tesjoen ja Kirkonkylän katuverkon nopeusrajoitukset on esitetty kuvissa 9 ja 10



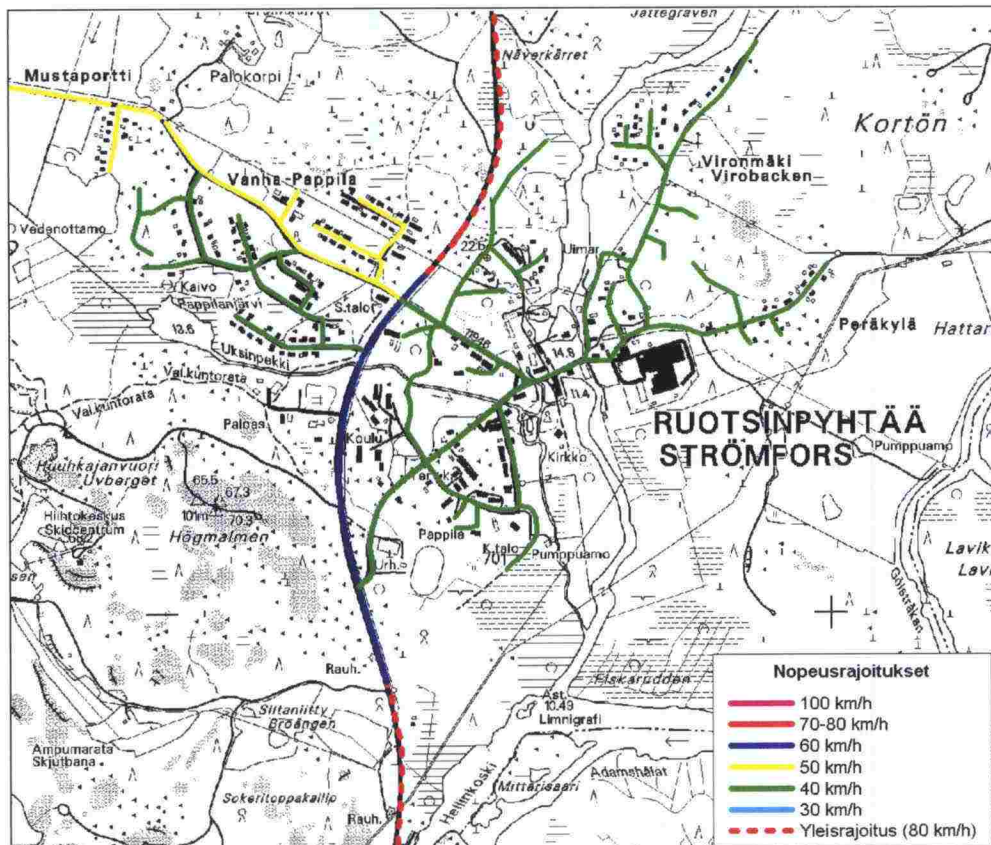
Kuva 7. Loviisan katuverkon nopeusrajoitukset.



Kuva 8. Valkon katuverkon nopeusrajoitukset.



Kuva 9. Tesjoen nopeusrajoitukset.



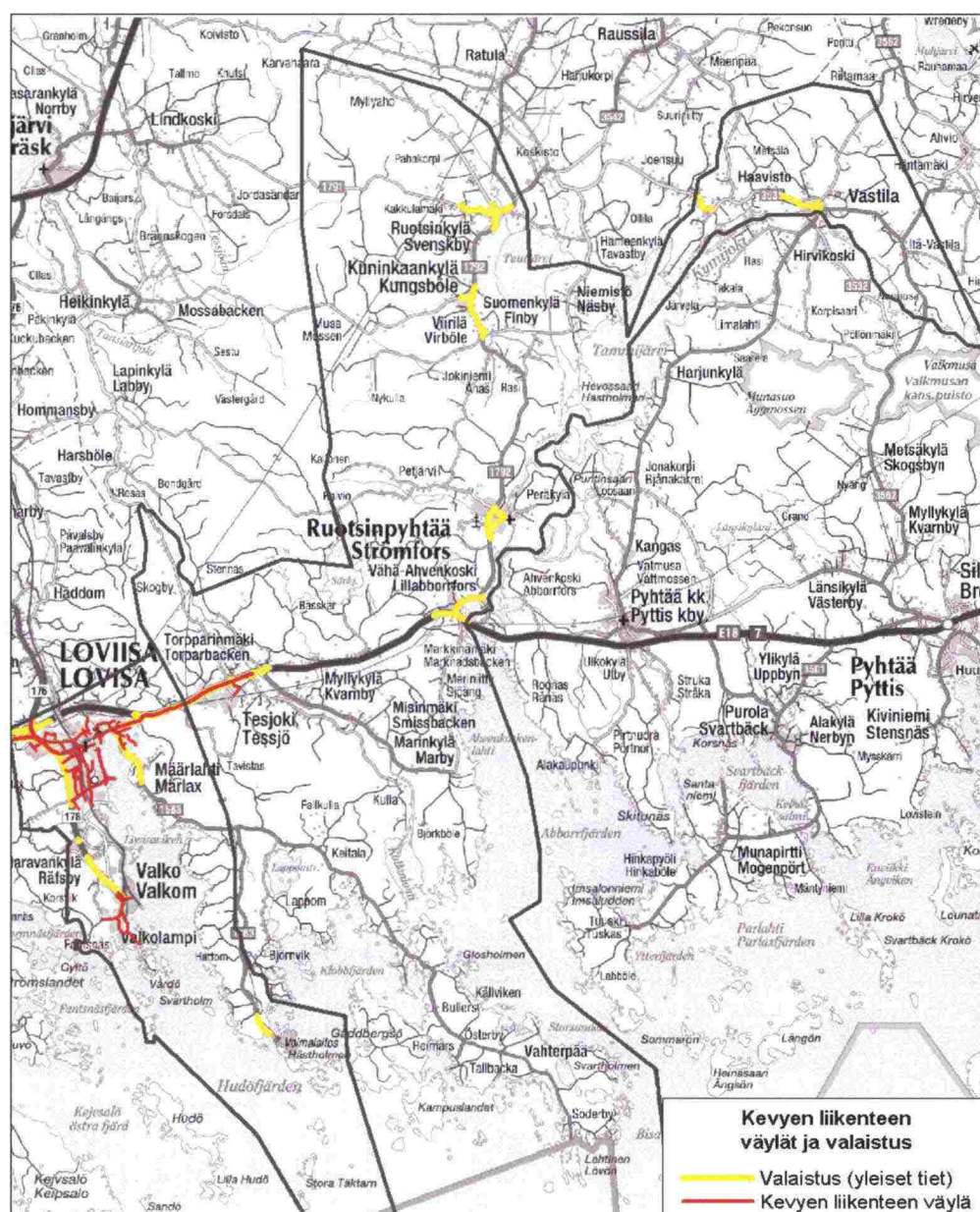
Kuva 10. Kirkonkylän nopeusrajoitukset.

Kevyen liikenteen verkko

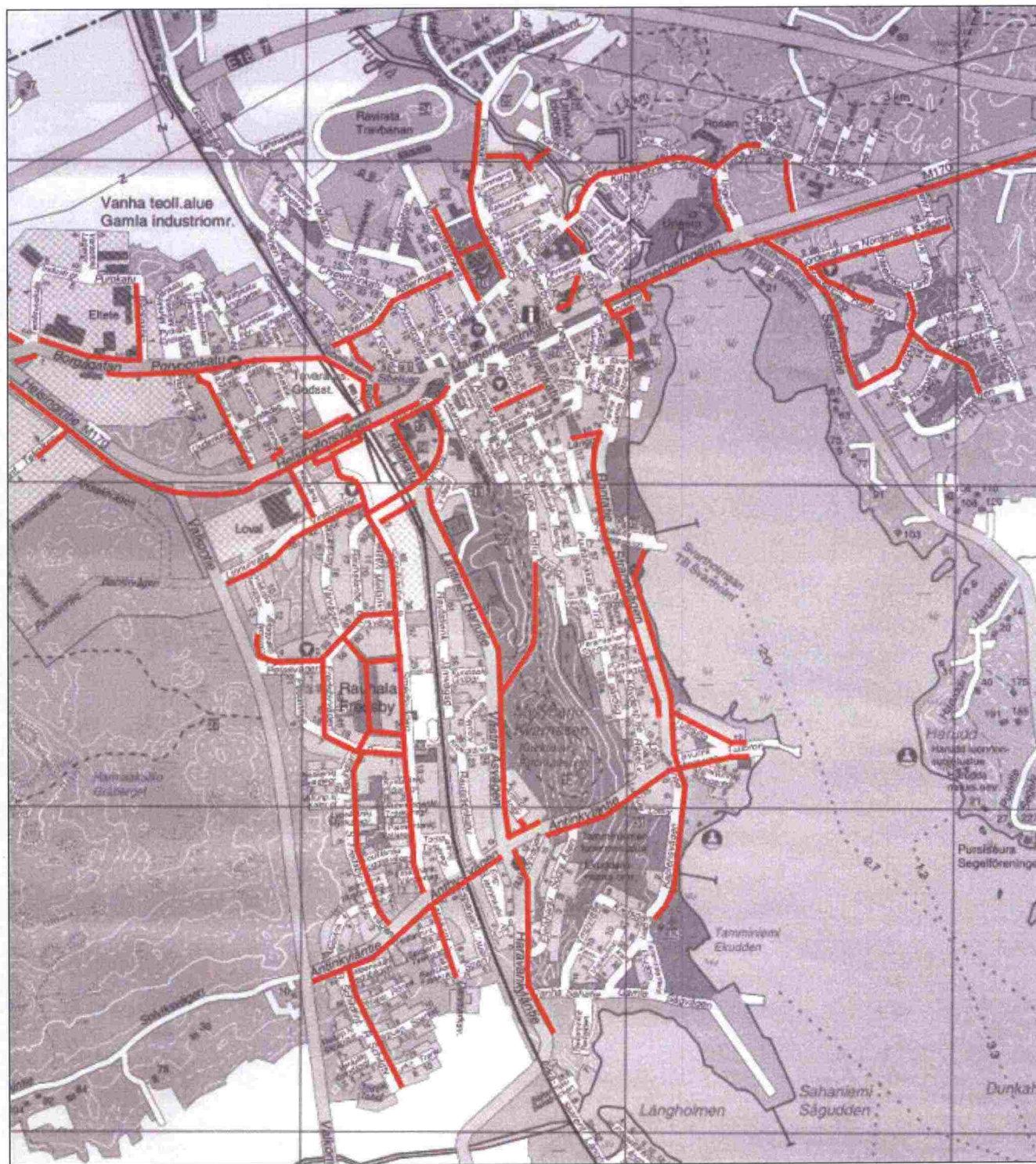
Yleisillä teillä yhtenäisiä kevyen liikenteen väyliä on valtatiellä 7 maantien 170 liittymästä Tesjoelle sekä maantiellä 170 keskustasta itään valtatielle 7 ja keskustan länsipuolella kunnanrajalle ja sieltä edelleen Pernajaan vievän maantien 1581 liittymään asti.

Loviisan katuverkolla ja Valkon alueella yhtenäinen kevyen liikenteen väylästä kattaa tärkeimmät pää- ja kokoojakadut aivan ydinkeskustaa lukuun ottamatta. Valkon ja keskustan välillä ei ole yhtenäistä kevyen liikenteen yhteyttä.

Yleisten teiden kevyen liikenteen väylät ja valaistus on esitetty kuvassa 11. Kevyen liikenteen verkosto katuverkolla on esitetty kuvassa 12.



Kuva 11. Yleisten teiden kevyen liikenteen väylät ja valaistus.



Kuva 12. Kevyen liikenteen verkko Loviisan keskustassa.

1.5 Liikenneonnettomuudet

Nykyisen liikenneturvallisuustilanteen inventoinnissa on käytetty lähteinä seuraavia aineistoja:

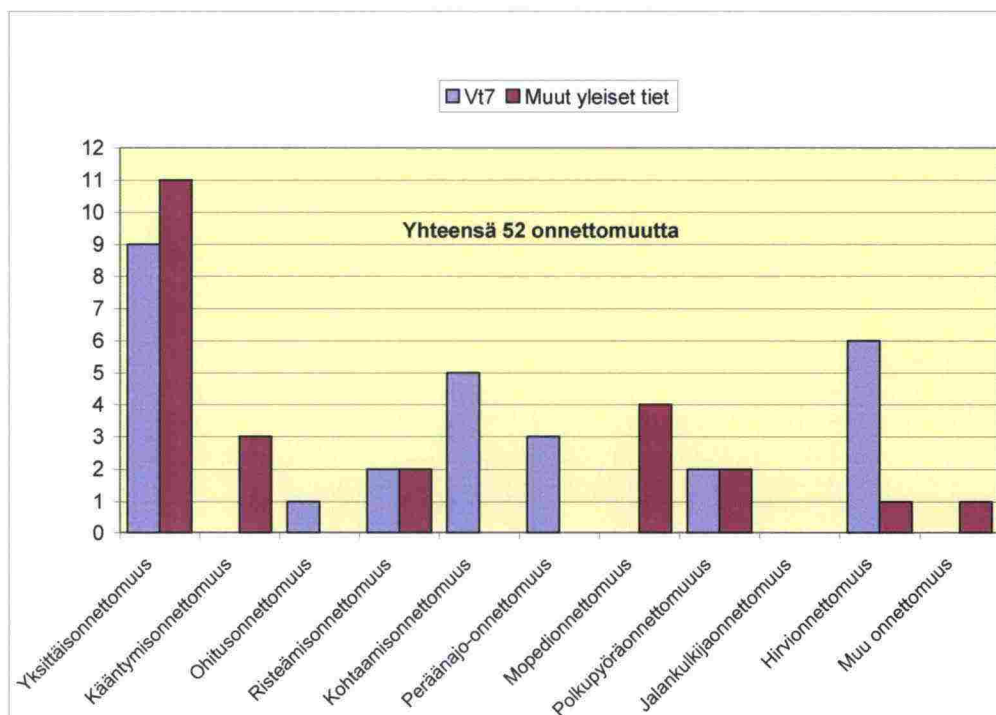
- Tilastokeskuksen ja Liikenneturvan tieliikenneonnettomuustilastot vuosilta 1998-2002
- Tiehallinnon onnettomuusrekisteri vuosilta 1998-2002
- Loviisan kaupungin onnettomuuskartat vuosilta 1996-2000
- Loviisan kihlakunnan poliisilaitoksen tiedot vuosilta 2000-2003.

Kaikki edellä mainitut tiedot perustuvat poliisin järjestelmän tietoihin. Henkilövahinko-onnettomuuksista tilastoon tulee noin puolet. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tulevat kaikki tilastoihin.

Alueella tapahtui tarkastelujaksolla 1998-2002 yhteensä 99 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joista 4 oli kuolemaan johtaneita. Vuosittain henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on ollut 15-24. Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista oli alkoholionnettomuuksia 14.

Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 134 ja kuoli 7 henkeä. Seitsemästä kuolemantapauksesta 4 tapahtui yhdessä linja-auton, kuorma-auton ja kolmen henkilöauton törmäyksessä Tesjoen kohdalla valtatiellä 7 vuonna 2001. Samassa onnettomuudessa loukkaantui 12 henkeä. Asukasta kohden henkilövahinkoja sattui Loviisan ja Ruotsinpyhtään alueella 1,5-kertainen ja kuolemia 1,6-kertainen määrä koko maan keskimääräisiin lukuihin verrattuna.

Onnettomuuksissa loukkaantuneista 31 (23 %) oli kevyen liikenteen käyttäjiä. Kevyessä liikenteessä ei vuosina 1998-2002 ollut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta.

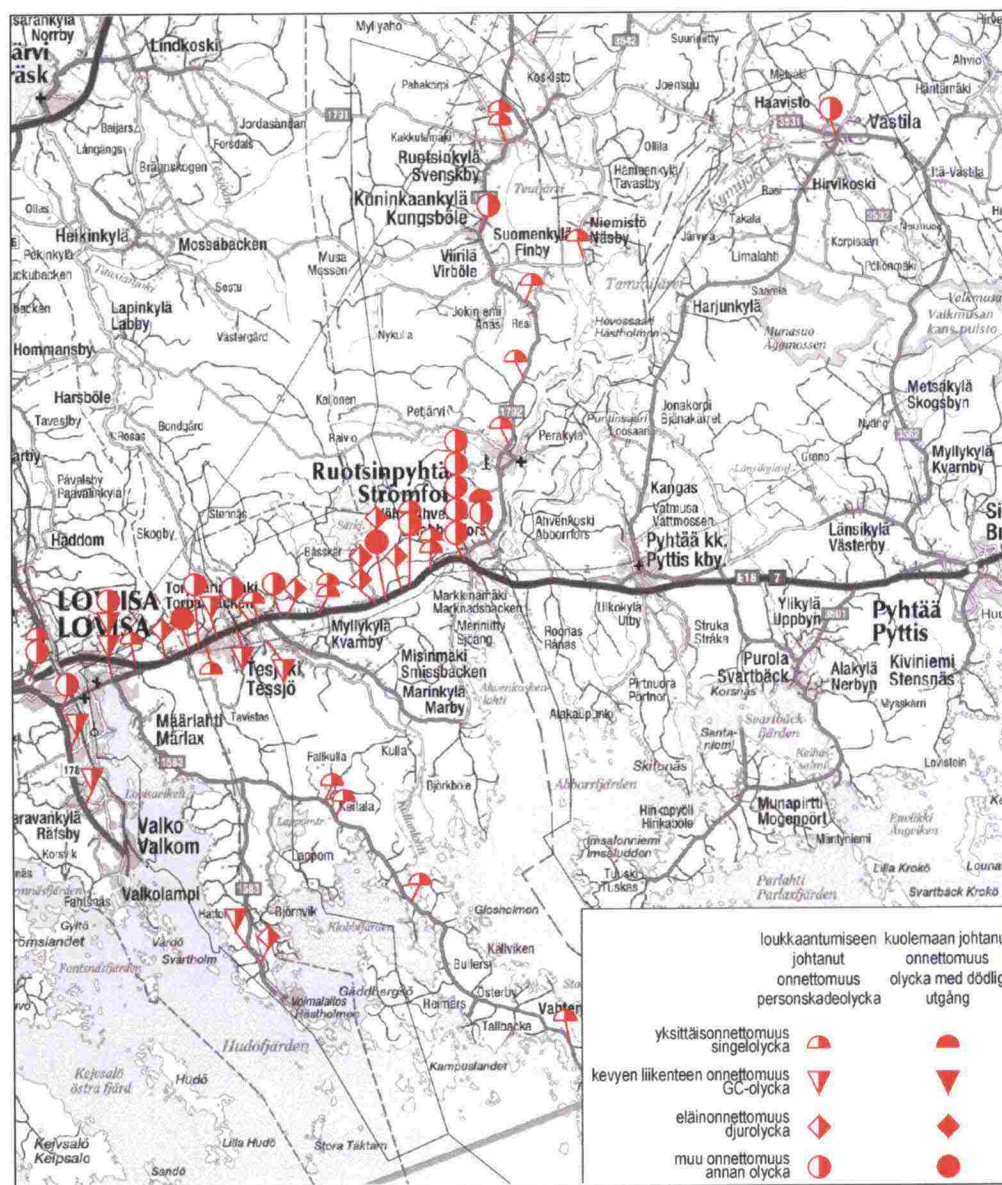


Kuva 13. Yleisten teiden onnettomuudet 1998-2002 onnettomuusluokittain.

Yleiset tiet

Henkilövahinko-onnettomuuksista 52 ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 3 tapahtui yleisillä teillä. Yleisten teiden onnettomuudet onnettomuusluokittain on esitetty kuvassa 12. Onnettomuuksien tapahtumispaikat on esitetty kuvassa 14.

Yleisten teiden henkilövahinko-onnettomuuksista 28 (54 %) ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 2 sattui valtatiellä 7. Tarkasteluajanjaksolla 1998-2002 valtatie 7 onnettomuusaste suunnittelualueella oli 12,9 henkilövahinko-onnettomuutta 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden. Henkilövahinko-onnettomuusriski on korkeampi kuin vilkasliikenteisten pääteiden keskimääräinen riski (n. 10 hvjo/100milj. ajon. km).



Kuva 14. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet yleisellä tieverkolla vuosina 1998-2002.

Selvästi yleisin onnettomuusluokka yleisillä teillä olivat yksittäisonnettomuudet, joita oli 20 kpl (38 %) henkilövahinko-onnettomuuksista. Yksittäisonnettomuudet olivat yleisiä varsinkin yhdysteillä. Yhdysteiden 18 henkilövahinkoihin johtaneesta onnettomuudesta 11 (61 %) oli yksittäisonnettomuuksia. Valtaosa yksittäisonnettomuuksista tapahtui kesäolosuhteissa.

Hirvionnettomuudet (7 onn., 13 %) olivat toiseksi yleisin onnettomuusluokka ja kohtaamisonnettomuudet kolmas (5 onn., 10 %). Muiden onnettomuusluokkien onnettomuuksia tapahtui alle yksi vuodessa.

Yleisten teiden onnettomuudet eivät ole suunnittelualueella voimakkaasti kasautuneita. Ainoastaan hirvionnettomuuksien osalta saman tyyppiset onnettomuudet ovat selvästi kasautuneet tietyille tiejaksoille. Loukkaantumiseen johtaneista hirvionnettomuuksista 5 tapahtui Tesjoen ja Ahvenkosken välillä. Näistä 4 tapahtui noin kilometrin matkalla Metsolan ja Miskinkallion välillä. Tesjoen ja Ahvenkosken välillä tapahtui lisäksi 21 muuta tilastoitua hirvionnettomuutta. Yhteensä koko suunnittelualueella tapahtui 57 tilastoitua hirvionnettomuutta.

Katuverkon ja yksityisteiden onnettomuudet

Katuverkolla tapahtuneiden onnettomuuksien tapahtumapaikkoja on tarkasteltu vuosien 1996-1999 ja vuoden 2000 aineistoista aikaisemmin laadittujen karttojen ja poliisin rekisterissä olevien vuoden 2000 alun jälkeen tapahtuneiden onnettomuuksien tietojen perusteella.

Muilla kuin yleisillä teillä tapahtui tarkasteluajanjaksona 1998-2002 47 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joista 41 Loviisassa ja 6 Ruotsinpyhtäällä.

Katuverkon onnettomuudet ovat keskittyneet Loviisan keskustaan Mannerheiminkadun ja Brandensteininkadun ympäristöön. Ydinkeskustan alueella tapahtui vuosina 1996-2000 16 henkilövahinko-onnettomuutta, joista kahdeksan oli kevyen liikenteen onnettomuuksia. Onnettomuuksissa kuoli yksi polkupyöräilijä. Myös omaisuusvahinkoihin johtaneet onnettomuudet ovat keskittyneet Loviisan ydinkeskustaan. Loviisan keskustan henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet on esitetty kuvien 15 ja 16 kartoissa. Myös vuoden 2000 jälkeen tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet ovat keskittyneet Loviisan keskustaan.

Rautateiden tasoristeyksistä vain Rauhalantien tasoristeyksessä sattui yksi henkilövahinkoihin johtanut junan ja henkilöauton välinen onnettomuus vuosien 2001-2003 käytössä olleissa aineistoissa. Lisäksi sattui junan ja moottorikelkan onnettomuus Svenäsintiellä.

Vuosien 1996-2000 kartoissa on tasoristeyksiin merkitty kolme onnettomuutta, joista yksi oli kevyen liikenteen henkilövahinko-onnettomuus. Onnettomuuden sattui Rauhalantien, Antikyläntien ja Haravankyläntien tasoristeyksissä. Karttojen perusteella ei voida kuitenkaan sanoa, onko juna ollut osallisena onnettomuuksiin.



Kuva 15. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet Loviisan katuverkolla vuosina 1996-1999.



Kuva 16. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet Loviisan katuverkolla vuonna 2000.

1.6 Asukastilaisuudet ja -kyselyt

Loviisassa ja Ruotsinpyhtäällä pidettiin ensimmäiset asukastilaisuudet tiistai- ja keskiviikkoiltoina 23.9. ja 24.9.2003. Tilaisuuksissa kerrottiin liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteista, sisällöstä sekä aikataulusta. Lisäksi kerrottiin liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä yleisesti sekä liikenneturvallisuustyöstä kokonaisuutena sekä valtakunnallisena että kunnallisena prosessina. Tilaisuuksissa keskusteltiin ja kerättiin asukkaiden mielipiteitä liikenneturvallisuusasioista. Mielipiteiden ilmaisemista varten oli mahdollista täyttää kyselylomake, joita jaettiin asukasilloissa. Kyselylomakkeita oli mahdollista täyttää myös tilaisuuksien jälkeen kaikissa Loviisan ja Ruotsinpyhtään kirjastoissa. Loviisasta palautui 19 lomaketta ja Ruotsinpyhtäältä 38 lomaketta. Kyselylomakkeet on esitetty liitteenä 1 ja 2.

Toiset asukas- ja päättäjätalaisuudet, liikenneturvallisuusillat, pidettiin Loviisassa tiistaina 10.2.2004 ja Ruotsinpyhtäällä keskiviikkona 25.2.2004. Näissä illoissa esiteltiin tehtyjä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpide-ehdotuksia sekä keskusteltiin ehdotuksista ja vaaranpaikoista.

Ruotsinpyhtään asukaskysely

Ruotsinpyhtään asukaskyselyn palauttaneista naisia oli 47,2 % ja miehiä 52,8 %. Vastaajien keskimääräinen ikä oli 49,8 vuotta.

Turvalliseksi tai kohtuullisen turvalliseksi olonsa Ruotsinpyhtään liikenteessä tunsu 80 % vastaajista. Lastensa suhteen olonsa turvalliseksi koki 68 %. Liikenneonnettomuuteen vastaajista tai heidän perheenjäsenistään oli joutunut 6,1 % ja läheltä piti tilanteeseen 31,8 %.

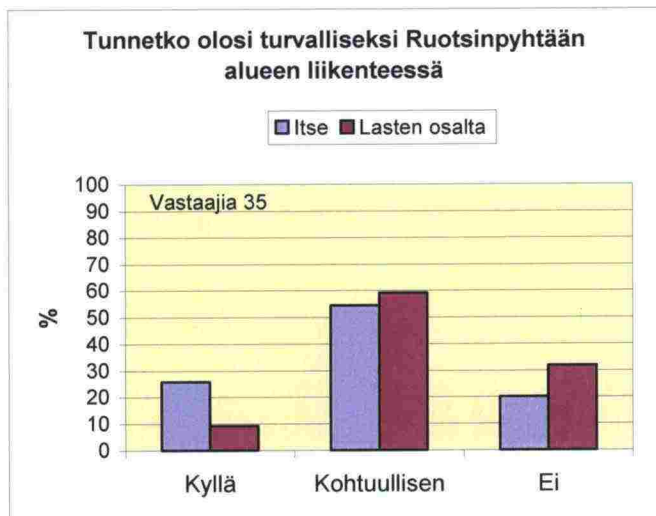
Kysyttäessä kahta merkittävintä liikenneturvallisuutta heikentävää tekijää Ruotsinpyhtään liikenteessä nousivat päällimmäisiksi liikennesääntöjen noudattamattomuus sekä piittaamattomuus kevyttä liikennettä kohtaan suurimmiksi tekijöiksi.

Lisäksi mainittiin:

- piittaamattomuus nopeusrajoituksista kylän sisällä (30 km/h alue, Tesjoki)
- ylinopeudet 7-tiellä (2 vast.)
- tiepiiri on jättänyt tien ja tiestön kehittelyn retuperälle. Sikamainen liikenne tien tasoon nähden välillä Tesjoki - Ahvenkoski
- valaisematonta aluetta on paljon eikä jalankulkijoille ja lenkkeilijöille ole kevyen liikenteen väyliä
- humalassa ajaminen.

Kysyttäessä tapahtuneista onnettomuuksista, paikkaa koskevaan kysymykseen saatiin seuraavia vastauksia:

- Tervaksentien risteys
- Myllykylä
- välillä Tesjoki – Ahvenkoski (2 vast.)
- Käännyttäessä 7-tieltä Myllylän suoralta Karhutielle ja päinvastoin, jatkuvia vaaratilanteita (2 vast.)
- 7-tiellä jatkuvasti autolla tai pyörällä kulkiessa
- Impinkievarin risteyksen lähellä humalainen ajoi pyöräilevän siskon päälle



Kuva 17. Ruotsinpyhtään asukaskyselyn tuloksia.

- 7-tiellä n. 2 km Ahvenkoskelta Helsinkiin päin, hirvikolari
- Ruukintien ja Puistokujan risteyksessä (2 vast.)
- tieosuudella Ahvenkoski – kirkonkylä.

Osa vastaajista esitti vain karttavastauksen.

Tarkkojen onnettomuusajankohtien ja keliolosuhteiden lisäksi mainittiin useassa vastauksessa, että vaara on olemassa jatkuvasti ja oli keli mikä tahansa.

Liitteessä 3 on esitetty kyselylomakkeissa annetut vastaukset kysymyksiin ”Miksi paikka on vaarallinen”, sekä vastaajien parannusehdotukset ja vapaat mielipiteet.

Loviisan asukaskysely

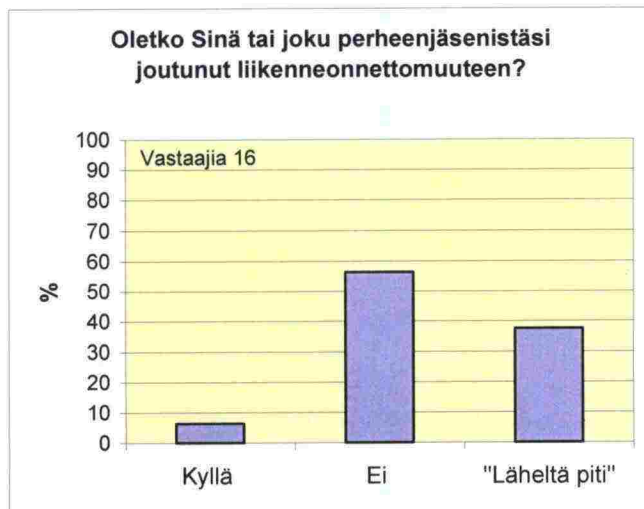
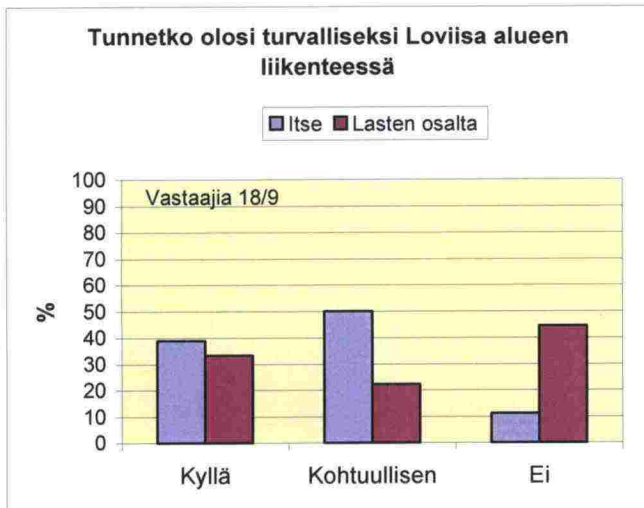
Loviisassa asukaskyselyyn vastaaminen ei ollut niin runsasta kuin Ruotsinpyhtäällä. Valkossa asuvat tuntuivat olleen aktiivisempia kuin Loviisan keskusta-alueella asuvat. Asukaskyselyn palauttaneista reilusti yli puolet oli naisia (63,8 %). Vastaajien keski-ikä on 37 vuotta.

Vastaajista lähes 90 % tunsi itsensä turvalliseksi tai kohtuullisen turvalliseksi Loviisan alueen liikenteessä. Lasten osalta oltiin hieman negatiivisempia.

Liikenneturvallisuuutta heikentäviä tekijöitä Loviisan liikenteessä koettiin olevan ensi sijassa liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen sekä piittaamattomuus kevyttä liikennettä kohtaan.

Liikenneonnettomuuteen oli joutunut 2 vastaajaa ja 6 läheltä piti –tilanteeseen. Onnettomuudet olivat tapahtuneet Valkontien ja Solvikintien sekä Valkontien ja Köpbakantien risteyksissä. Läheltä piti –tilanteita oli tapahtunut Liljendalinkatu - Porvoonkatu risteyksessä, Mannerheiminkadun ja Saaristonkadun risteyksessä ja Kuningattarenkadulla apteekin kulmalla.

Vastaukset kysymykseen miksi jokin paikka koetaan vaaralliseksi sekä vastaajien parannusehdotukset sekä vapaat mielipiteet on esitetty liitteessä 4.



Kuva 18. Loviisan asukaskyselyn tuloksia.

1.7 Hallintokuntien nykyinen liikenneturvallisuustyö

Liikenneturvallisuustyö mielletään usein kuuluvaksi ainoastaan tekniselle sektorille ja osittain koulutoimelle. Kuitenkin useat muutkin hallintokunnat käsittelevät liikenteen turvallisuuteen liittyviä asioita omassa toiminnassaan ja tekevät liikenneturvallisuustyötä luontevasti muun työn yhteydessä.

Ruotsinpyhtää

Ruotsinpyhtäällä tekniselle toimelle tulee muilta hallintokunnilta, varsinkin koulutoimelta, paljon palautetta liikenneturvallisuusasioista ja heille esitetään toimenpide-ehdotuksia ja toiveita. Tekninen toimi edistää liikenneturvallisuutta konkreettisin toimenpitein käytettävissä olevalla kapasiteetilla.

Koulutoimen nykyisiin käytäntöihin liikenneturvallisuustyössä kuuluu:

- liikennekasvatus eri oppiaineiden yhteydessä
- Liikenneturvan tiedotteiden jakaminen koulujen alkaessa, varsinkin koulutulokkaille
- koulujen alkaessa kehottaminen heijastimien ja pyöräilykypärien käyttöön
- laillisuuskasvatus joka sisältää myös liikennekasvatusta Loviisan poliisin toimesta
- osallistuminen tiepiirin teettämään liikenneturvallisuus-koulukyselyyn (v. 2003)
- koululaiskuljetusten järjestäminen, Ruotsinpyhtäällä kuljetukset hoitavat vakiintuneet varmat ja luotettavat kuljettajat. Valtatien 7 ylittämistarve koulureiteillä lisää kunnan koululaiskuljetusten määrää.

Maaseutulautakunnan toimen osalla runsaat yksityistiet sekä viljelijöiden hajallaan olevat vuokramaat aiheuttavat liikenneturvallisuusriskejä. Tilusjärjestelyillä voitaisiin saada parempia ja liikenteellisesti turvallisempia ratkaisuja aikaiseksi. Keväisin ja syksyisin järjestettävillä tiedotus-kampanjoilla voitaisiin kiinnittää muiden tienkäyttäjien huomiota ja varottaa teillä liikkuvista maatalouskoneista.

Loviisan poliisin voimavarat Ruotsinpyhtään liikenteen valvontaan ovat rajalliset. Työvuoroa kohden on korkeintaan kaksi partioautoa liikkeessä ja hoidettavana on neljä kuntaa ja yksi kaupunki. Poliisi järjestää aika ajoin nopeus- ja rattijuopumusvalvontaa.

Erillisen liikenneturvallisuustyöryhmän perustamiseen hallintokuntien edustajien mukaan ei riitä resursseja nykyisellä työntekijämäärällä. Sen sijaan seminaarimuotoinen liikenneturvallisuutta käsittelevä ja siihen innostava tilaisuus, johon saataisiin asiantuntija-alustuksia, tuntui hyvältä idealta. Tilaisuus voisi ruotsinpyhtäläisten mielestä olla yhteinen Loviisan hallintokuntien kanssa.

Loviisa

Loviisassa liikenneturvallisuustyö kuului aikaisemmin liikennelautakunnan tehtäviin ja sen puitteissa asioita käsiteltiin, toimenpiteitä suunniteltiin ja niiden toteuttaminen jaettiin eri hallintokunnille. Liikennelautakunta järjesti myös liikenneiltoja. Tekninen toimi oli silloin yleensä päävastuussa toteuttamisessa. Kun liikennelautakunta lopetettiin, eri hallintokuntien yhteistä liikenneturvallisuustyötä ei ole enää ollut.

Tekninen toimi saa edelleen eniten aloitteita asiasta ja pyrkii toteuttamaan teknisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä taloudellisten mahdollisuuksien mukaan. Liikennevalistustyötä ei tällä hetkellä tehdä resurssipulan vuoksi missään muodossa.

Koulutoimen osalta liikenneturvallisuustyö sisältyy useaan oppiaineeseen opetussuunnitelmien mukaisesti. Liikenteestä niissä on seitsemän erilaista teemaa. Oppilaille suositellaan pyöräilykypärien käyttöä ja heijastimien käytöstä muistutetaan. Koulutoimi on antanut oman lausuntonsa Loviisan keskustan liikenneturvallisuussuunnitelmasta.

Perusturvakeskuksella ei ole erillistä liikenneturvallisuustyötä tällä hetkellä ollenkaan.

Kulttuuri- ja vapaa-ajan toimella on jo tehty liikenneturvallisuustyötä, mm. moottoripyöräilijöitä tukevaa toimintaa. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole vastaavaa. Skeittareita pyritään ohjaamaan siten, että he harrastaisivat skeittausta sellaisissa paikoissa, joissa muille kaupunkilaisille ei aiheudu vaaratilanteita tai häiriötä.

Loviisan hallintokuntien edustajien mukaan liikenneturvallisuustyöryhmän perustaminen on hyvä ajatus, mutta ryhmän vetäjä tulee löytää muualta kuin hallintokunnista. Vetäjä voi olla esimerkiksi asiasta innostunut opettaja, liikennöitsijöiden tai taksiautoilijoiden edustaja. Ryhmän jäsenenä voi olla esimerkiksi koulujen vanhempainyhdistysten innokkaita jäseniä. Tällaisen liikenneturvallisuusryhmän toiminta voi muodostua aktiiviseksi ja uusia ajatuksia löytäväksi.

Koululaisille järjestettäviä liikennekilpailuja kaivattiin uudelleen aloitettaviksi. Ne toimivat aikanaan hyvänä ja innostavana liikennevalistuksen välineenä.

Liikenneturvallisuustyötä edistävää seminaaria pidettiin myös Loviisassa hyvänä ajatuksena.

1.8 Aikaisemmat suunnitelmat

Loviisan keskustaan on tehty liikenneturvallisuuden parantamissuunnitelma ja se valmistui tammikuussa 2002. Suunnitelman keskeisimpänä tavoitteena oli keskustan liikenneturvallisuuden parantaminen ja erityisesti jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen. Ehdotetuilla toimenpiteillä pyritään lisäämään myös keskustan asiointi- ja asumisympäristön viihtyisyyttä ja toimivuutta sekä siten parantamaan liike-elämän toimintaedellytyksiä. Ehdotetut toimenpidevaihtoehdot tukevat myös Loviisan keskustan historiallista asemakaavallista ratkaisua ja kohentavat kaupunkikuvaa. Suunnitelmassa esitettiin kaksi vaihtoehtoista ratkaisua, joista toinen perustuu katupari-ratkaisuun (Mannerheiminkatu ja Brandensteininkatu yksisuuntaiset) ja toinen vaihtoehto säilyttää nykyisen kaksisuuntaisten katujen järjestelmän.

Liikenneturvallisuussuunnitelman käsittely on Loviisassa kesken ja odottaa rahoitusratkaisun löytymistä. Kummankin vaihtoehtoisen ratkaisun toteuttaminen parantaa huomattavasti keskustan liikenneturvallisuutta, ennen kaikkea jalankulun ja pyöräilyn osalta.

Ruotsinpyhtään Tesjoelle on Tavastantielle suunniteltu suojatie kirjaston kohdalle. Suunnitelma toteutunee vuoden 2004 alkupuolella.

Hankkeet

Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2004-2007 on Loviisaan ja Ruotsinpyhtäälle listattu kolme toteutettavaa hanketta:

- Maantien 176 (Lapinjärventie) ja maantien 170 kiertoliittymä (0,27 ME)
- Valtatien 7 Ahvenkosken liittymävalaistuksen parantaminen (0,08 ME)
- Paikallistien 11927 Jomalsundin sillan U-670 peruskorjaaminen (0,20 ME).

E18-tien kehittämisstrategiassa (2003) Koskenkylä - Loviisa - Kotka osuuden moottoritieksi rakentamisen aloitustavoite on vuoden 2010 kohdalla. Helmikuussa 2004 julkaistussa ministerityöryhmän mietinnössä *Liikenneväyläpolitiikan linjauksia vuosille 2004-2013* hanke sisältyy vuosien 2008-2013 hankekoriin.

Itä-Uudenmaan liikennestrategiassa (2001) ensimmäisessä kiireellisyysluokassa (2002-2006) toteutettavia liikenneturvallisuuden parantamishankkeita olivat:

- Loviisa-Valko kevyen liikenteen yhteys I vaihe (Eestintie - Vanha Valkontie)
- Ahvenkoski - Kirkonkylä -kevyen liikenteen yhteys.

Liikennestrategian seurantaraporteissa vuosilta 2002 ja 2003 todetaan kuitenkin, että nämä hankkeet eivät ole Uudenmaan tiepiirin vuoteen 2007 ulottuvassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

Kaupunki- ja taajamakeskusten liikenneympäristöjen kehittämiskorissa ensimmäisessä kiireellisyysluokassa olivat v. 2001:

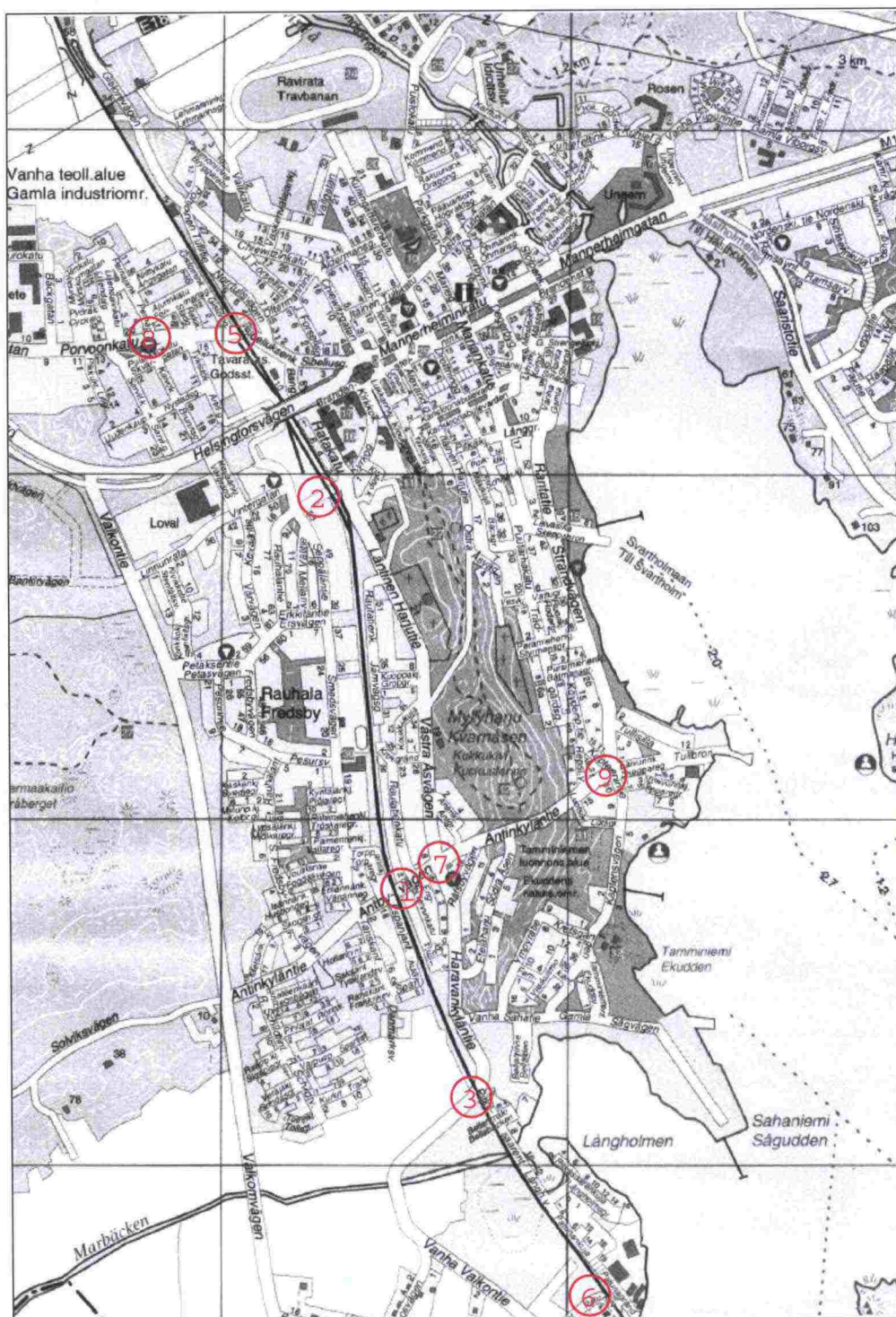
- Loviisan keskustan kevyen liikenteen hankkeet
- Loviisan läntinen kiertoliittymä (sama kuin yllä)
- Rautatietasoristeysten turvallisuuden parantaminen.

Seurantaraportissa 2002 todetaan, että Loviisan keskustan kevyen liikenteen hankkeet käynnistyvät ennen vuotta 2006, läntinen kiertoliittymä (maantie 176/maantie 170) on tiepiirin TTS:ssa vuosina 2005-2008 toteutettavissa hankkeissa ja rautatietasoristeysten turvallisuuden parantamistoimenpiteet priorisoidaan valtakunnallisen kartoituksen perusteella. **Vuoden 2003 seurantaraportissa** todetaan, että rahoitusvaikeuksien vuoksi Loviisan keskustan kevyen liikenteen hankkeiden aloitus ennen vuotta 2006 on epävarmaa.

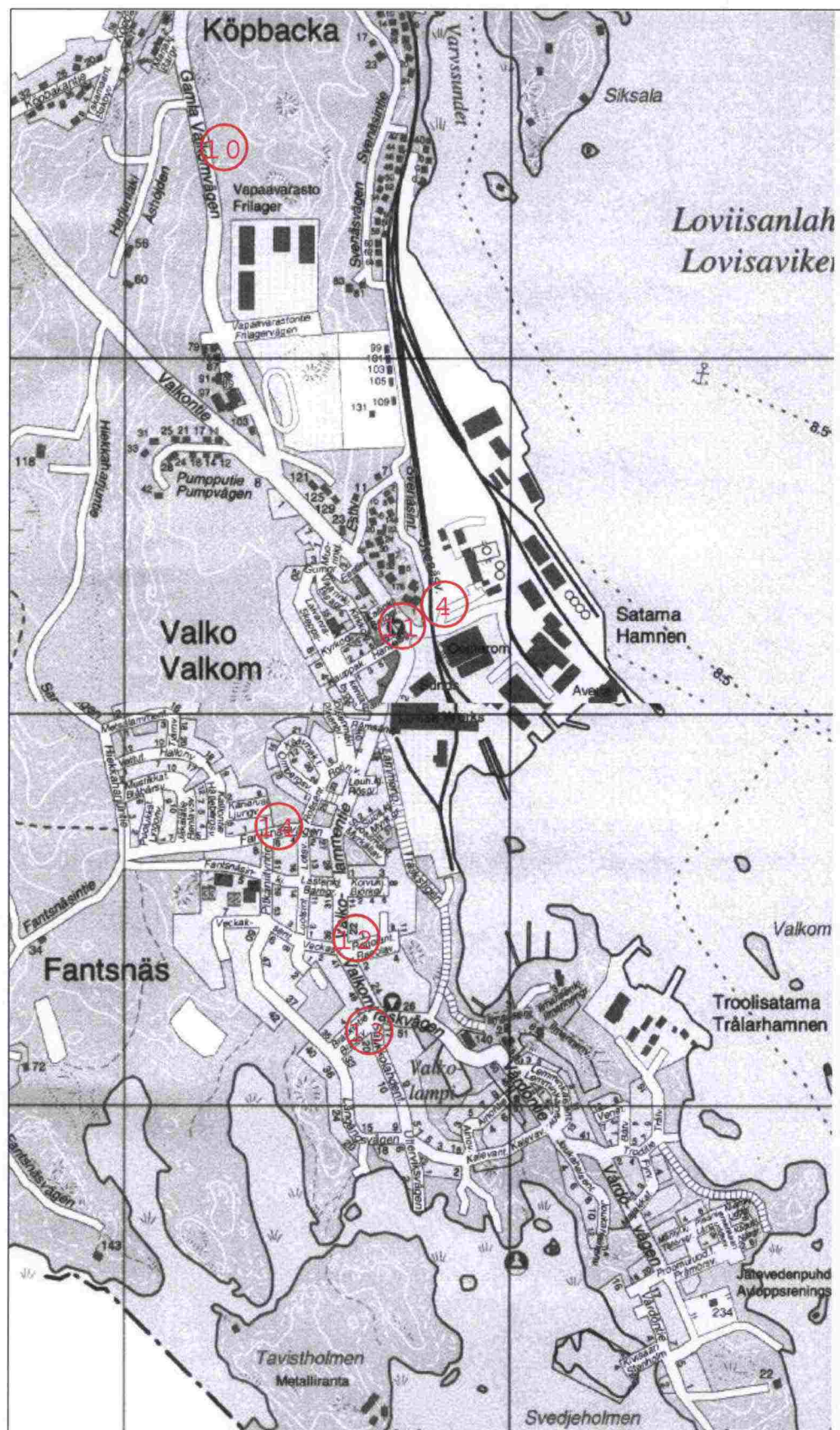
2 TURVALLISUUSANALYYSI

2.1 Vaaralliset kohteet Loviisassa

Seuraavassa on lueteltu Loviisan vaaranpaikkoja asukaskyselyjen, kaupungin virkamiesten haastattelun sekä maastoinventointien perusteella. Listaus ei ole vaarallisuusjärjestyksessä, vaan lähinnä aihe- ja sijaintikohtainen. Kohteet on numeroitu ja esitetty kuvissa 19 ja 21 olevissa opaskartoissa.



Kuva 19. Loviisan vaaranpaikat.



Kuva 20. Valkon vaaranpaikat.

Ydinkeskustan alue

Loviisan ydinkeskustan alue on ennen kaikkea kevyen liikenteen liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Ajoinnotat ovat leveitä eikä suojateilla ole keskisaarekkeita kevyen liikenteen ylityksiä turvaamassa. Vaikka nopeusrajoitukset ovat keskusta-alueella 40 km/h, voivat ajonopeudet helposti olla suuremmat. Ajonopeuksia hidastavia rakenteita ei ole keskustan tuloteilla eikä keskustassa ole, lukuun ottamatta Brandensteininkadun itäpään korotettua suojatietä.

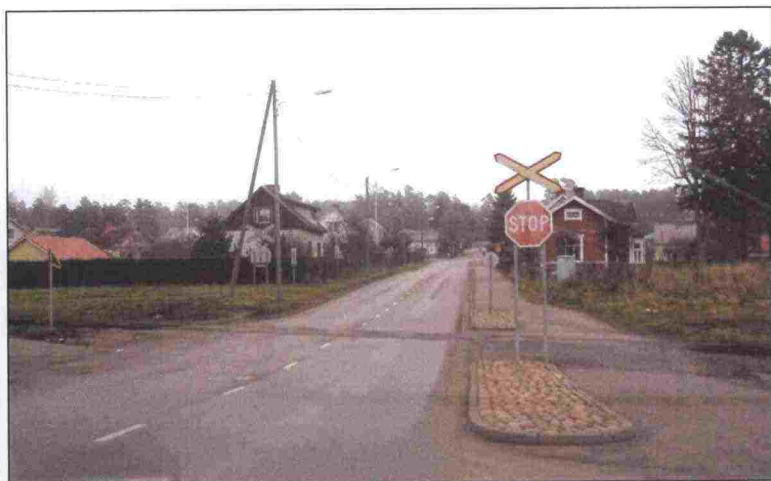
Yhtenäinen kevyen liikenteen verkko pyöräilyä varten puuttuu keskusta-alueelta, vaikka lähes jokaisella kadulla on jalkakäytävä. Varsinaiset kevyen liikenteen reitit sijoittuvat hajanaisesti ympäri keskusta-aluetta.

Keskustan alueen liikenneturvallisuuden parantamisesta on tehty erillinen suunnitelma, joka valmistui tammikuussa 2002.

Rautatien tasoristeykset

- * *Antikyläntien tasoristeys* 1 (ympyröity merkintä kartalla)

Antikyläntie kuuluu Loviisan pääkatuverkkoon. Rautatien ja Antikyläntien tasoristeys on vartioimaton; ei valo-ohjausta eikä puomeja. Lisäksi Antikyläntien tasaus laskee risteyksen länsipuolella tasoristeykseen päin ja voi helposti johdattaa liialliseen ajonopeuteen ennen tasoristeystä. Risteyksessä on stop-merkit sekä ajoneuvo- että kevyelle liikenteelle. Risteys on kuitenkin vaarallinen molemmille liikennemuodoille, sillä pelkät merkit eivät takaa turvallisuutta. Eniten onnettomuuksia tapahtuu tutuissa, paljon käytettävissä vartioimattomissa tasoristeyksissä.



Kuva 21. Antikyläntien tasoristeys.

* *Kirkkokadun – Rauhalantien tasoristeys* **2**

Tasoristeys on vartioimaton samalla tavoin kuin Antikyläntien tasoristeys ja siinä on kaksi raideparia. Lisäksi Ratakadun liittymä on hyvin lähellä raiteita tasoristeyksen itäpuolella ja vaatii oman huomionsa tienkäyttäjiltä. Tasoristeyksen kautta kulkee myös joukkoliikenteen reitti. Stop-merkit eivät takaa risteyksen turvallisuutta.



Kuva 22. *Kirkkokadun - Rauhalantien tasoristeys lännen suunnasta.*

* *Haravankyläntien tasoristeys* **3**

Tasoristeyksessä on valo-ohjaus, mutta ei puomeja. Puomittomuus voi olla vaaratekijä, sillä houkutus ajaa risteyksen yli vaikka punaiset valot palavat voi olla suuri. Tasoristeys on heti lähes 90 asteen mutkan jälkeen, mikä vaikeuttaa näkemistä radan toiseen suuntaan.

* *Valkon sataman tasoristeys* **4**

Tasoristeyksessä on myös valo-ohjaus, mutta puomit puuttuvat. Risteyksen kohdalla tie on varsin leveä ja jäsentymätön kevyen liikenteen kannalta. Vaaran muodostaa mahdollisuus ylittää tasoristeys vaikka punaiset valot palavatkin.



Kuva 23. *Valkon sataman tasoristeys sataman suunnasta.*

** Porvoonkadun – Sibeliuksenkadun tasoristeys***5**

Tasoristeys on vartioitu ja siinä on valo-ohjaus sekä puomit niin ajoneuvoille kuin kevyelle liikenteellekin. Puomien kiertämismahdollisuus ja punaisia valoja vasten ajaminen tai käveleminen ovat kuitenkin mahdollista. Porvoonkatua käyttää myös joukkoliikenne.



Kuva 24. Porvoonkadun tasoristeys molemmista ajosuunnista kuvattuna.

** Patunantien tasoristeys***6**

Tasoristeys sijaitsee liittymäalueella, jossa autoilijan huomio kiinnittyy myös muuhun liikenteeseen ja vaaratilanne voi syntyä, kun junan tuloa ei huomioida tarpeeksi. Risteys on vartioimaton.

** Varvintien tasoristeys*

Varvintie laskee rautatien poikki Varvsundetin rantaan. Kadun laskeva tasaus sekä tasoristeyksen vartioimattomuus aiheuttavat vaaratilanteita.

Antinkyläntien – Läntisen Harjutien – Haravankyläntien liittymä 7

Kahden pääkadun liittymä, jossa näkemät ovat huonot nimenomaan Antinkyläntietä sekä idästä että lännestä liittymään tultaessa. Läntinen Harjutie – Haravankyläntien suunta on etuajo-oikeutettu suunta ja Antinkyläntiellä on kärkikolmiot.

Liittymä on vaarallinen ennen kaikkea ajoneuvoille, jotka tulevat liittymään Antinkyläntietä sekä idän että lännen suunnasta. Vaaratilanteita voi syntyä, kun autot liittyvät kärkikolmion takaa Antinkyläntielle niin, etteivät varmista huonojen näkemien vuoksi kunnolla Antinkyläntien liikennettä.



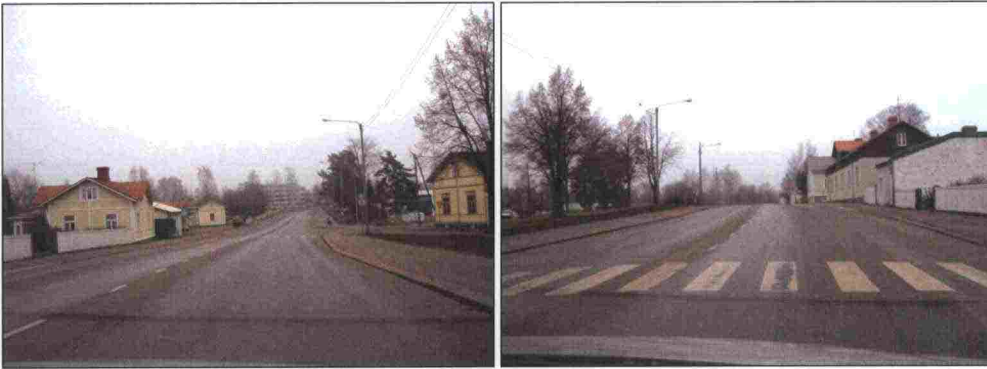
Kuva 25. Antinkyläntien - Läntisen Harjutien - Haravankyläntien liittymä molemmista ajosuunnista.

Porvoonkatu 8

Porvoonkatu on entinen sisääntuloväylä kaupunkiin ja sen poikkileikkaus on hyvin leveä. Kadun itäpään molemmin puolin on asuntoalueet ja nopeusrajoitus on tällä osuudella 40 km/h. Kadun ilme ei kuitenkaan millään lailla tue nopeusrajoituksen noudattamista ja ajonopeudet muodostuvat varmasti helpposti suuriksi. Kadun ylitykset ovat edellä olevan vuoksi kevyelle liikenteelle vaaralliset.



Kuva 26. Porvoonkatua 40 km/h nopeusrajoituksen kohdalla.



Kuva 27. Porvoonkadun profiilia.

Rantatie – Antinkyläntie – Kapteenintien - Laivurinkadun liittymä 9

Liittymäalue on varsin laaja, ja siihen on aikaisemmin liittynyt viisi katu. Yksi suunta (Kapteenintien pohjoishaara) on nyt suljettu, mutta edelleen neljän eri suuntaisen kadun liittymä on sekava. Pääsuunta Rantatie - Antinkyläntie on etuajo-oikeutettu.

Vaaratilanteita syntyy erityisesti sivusuunnilta liityttäessä. Kääntyvä pääsuunta on poikkeuksellinen järjestely, joka vaatii autoilijalta erityistä tarkkaavaisuutta. Kevyen liikenteen on huomioitava neljästä eri suunnasta tuleva liikenne. Vaaratilanteita voi syntyä, jos jokin suunta ei tule tarpeeksi huomioiduksi.



Kuva 28. Rantatien - Antinkyläntien - Laivurinkadun liittymä keskustan suunnasta.

Kevyen liikenteen yhteys Valko - Loviisa 10

Valkon ja Loviisan keskustan välillä ei ole erillistä kevyen liikenteen väylää. Kevyt liikenne joutuu käyttämään ajoradan piennarta ja tästä muodostuu vaaratilanteita sekä epämiellyttävyyttä.

Valkontien (maantie 178) - Valkolammentien liittymä 11

Liittymäalue on laaja ja Valkolammentien suunta niin sujuva, että ajonopeudet ovat liittymässä helposti liian suuret. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille suuret ajonopeudet saattavat aiheuttaa vaaratilanteita katuja liittymäalueella ylitettäessä. Liittymässä on myös Valkon sataman raskasta liikennettä.

Valkolammentie ja sen liittymät 12

Kadun poikkileikkaus on melko leveä eivätkä kadun ilme ja ympäristö tue 40 km/h nopeusrajoitusta. Useat kadun liittymät ovat laajoja tai niissä on huonot näkemät. Lisäksi suurehkot ajonopeudet Valkolammentiellä aiheuttavat vaaratilanteiden syntymisen liittymissä ajoneuvoille ja Valkolammentietä ylittävälle kevyelle liikenteelle.

Valkolammentien - Braskintien - Saukkolahdentien liittymä 13

Liittymäalue on laaja ja hieman epämääräinen kolmen kadun liittymä, johon yksi pihaliittymäkin vielä nivoutuu. Saukkolahdentie laskee melko jyrkästi Valkolammentielle päin ja näkemät ovat ennen kaikkea Saukkolahdentieltä Valkolammentielle tullessa heikot. Vaaratilanteita syntyy ajoneuvoille, jotka liittyvät Braskintieltä ja Saukkolahdentieltä Valkolammentielle. Jalankulkijoilta ja pyöräilijöiltä liittymän laajuus ja epämääräisyys edellyttää myös erityistä huomiointia.



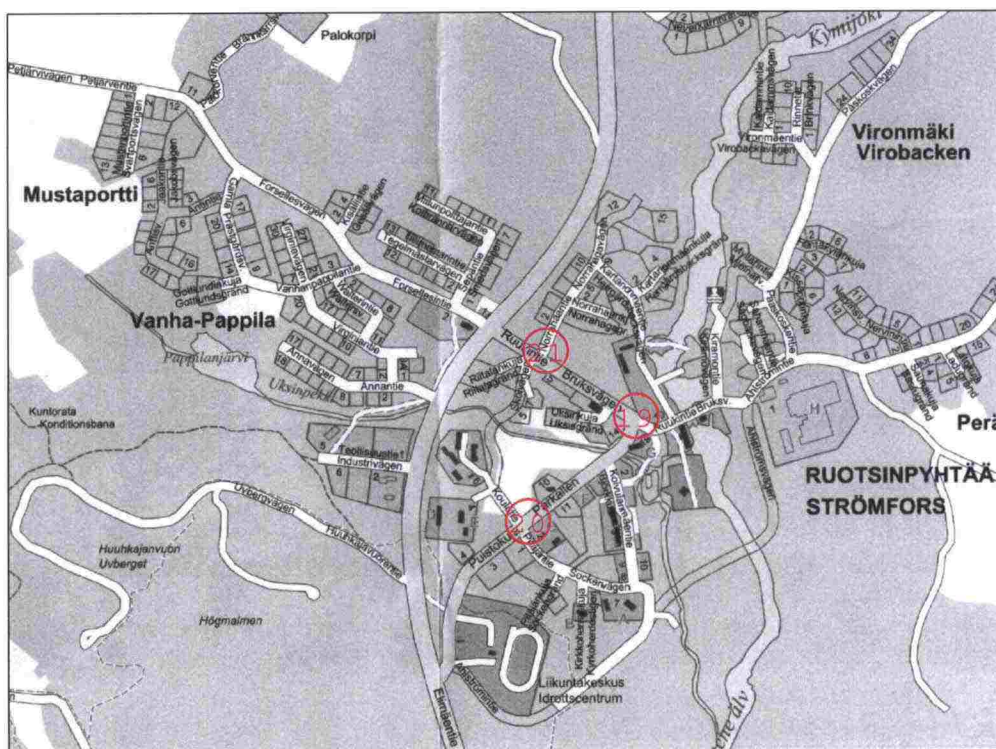
Kuva 29. Valkolammentien - Braskintien - Saukkolahdentien liittymä idästä.

Valkon vanhimman osan kapeat kadut 14

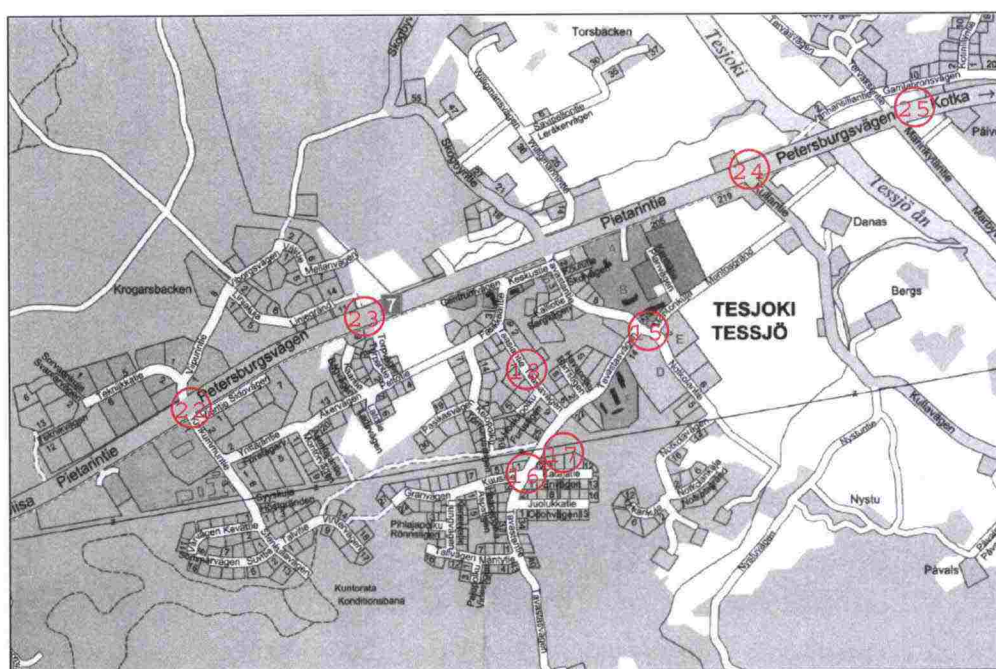
Katujen kapeus sekä huonot näkemät erityisesti liittymissä edellyttävät autoilijoilta alhaisen ajonopeuden käyttämistä. Jos ajonopeudet nousevat näillä kaduilla, vaaratilanteita syntyy ajoneuvoille, jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

2.2 Vaaralliset kohteet Ruotsinpyhtäällä

Kuvien 30 ja 31 kartoissa on esitetty Ruotsinpyhtään vaaranpaikat Kirkonkylässä ja Tesjoella.



Kuva 30. Ruotsinpyhtään Kirkonkylän vaaranpaikat.



Kuva 31. Ruotsinpyhtään Tesjoen vaaranpaikat.

TESJOKI

Tavastantien ja Notkalantien liittymä (Seurakuntakeskuksen ja palvelutalo Taasiankodin liittymä) **15** (merkintä viereisen sivun kartalla)

Liittymäalue on melko laaja ja varsinkin Notkalantien suunnasta tultaessa väljä, sujuva kaarre houkuttelee liian suureen nopeuteen ja aiheuttaa vaaratilanteita ajoneuvoille Tavastantielle liittyttäessä ja kevyelle liikenteelle, joka kulkee Tavastantien suunnassa. Liittymä on rakennettu suunnitelmasta poikkeavasti, suunnitelman mukaisesti Notkalantien suunta esitettiin korotettavaksi.



Kuva 32. Tavastantien - Notkalantien laaja liittymäalue.

Tavastantien ja Kuusitien liittymä **16**

Liittymässä on erittäin huonot näkemät varsinkin Kuusitien suunnasta Tavastantielle liittyttäessä. Myös Katajatien suunnasta Tavastantielle pohjoisen suuntaan kasvillisuus estää hyvän näkemän. Kuusitien linjaus on vino Tavastantien suhteen, mikä osittain aiheuttaa ongelman, mutta teiden kulmassa olevan tontin aita rajoittaa näkemän Tavastantien suuntaan.



Kuva 33. Tavastantien ja Kuusitien liittymä Kuusitien molemmista ajosuunnista.

Tavastantien kevyen liikenteen väylä 17

Kevyen liikenteen väylä loppuu tällä hetkellä Taasiantien liittymän eteläpuolella. Jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat käyttämään ajorataa.



Kuva 34. Tavastentien kevyen liikenteen väylä loppuu kesken.

Taasiantie 18

Taasiantieellä ajonopeudet aiheuttavat asukkaiden mielestä vaaratilanteita kevyelle liikenteelle ja tonteilta tielle liittyäessä.

KIRKONKYLÄ**Ruukintien ja Puistokujan (paikallistie 11946) liittymä 19**

Liittymässä on nykyisin pääajosuunta Puistokujalta Ruukintielle luoteeseen ja Ruukintieellä on kärkikolmio tehtaan suunnasta liittymään tultaessa. Liittymän muoto ei kuitenkaan tue tätä ratkaisua, vaan Ruukintie vaikuttaa pääsuunnalta. Vaaratilanteita syntyy, kun tehtaan suunnasta tulevat eivät huomioi väistämisvelvollisuuttaan ja Puistokujalta Ruukintielle liittyjät eivät osaa varoa kolmion takaa tielle liittyviä autoilijoita.



Kuva 35. Ruukintien - Puistokujan liittymä.

Puistokuja (paikallistie 11946) 20

Puistokujalla liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, mutta erillistä kevyen liikenteen väylää ei ole. Tie on kapea ja sen tasaus on pienipiirteinen, mäkinen. Ruukinmäen kohdalla näkemät ovat erityinen ongelma. Ajonopeudet nousevat tiellä suuremmiksi kuin nopeusrajoitus 40 km/h edellyttää. Vaaratilanteita ja turvattomuuden tunnetta muodostuu ennen kaikkea jalankulkijoille ja pyöräilijöille.



Kuva 36. Puistokujan huonot näkemät.

Ruukintien ja Norrahaantien liittymä 21

Liittymän järjestelyt ovat sekavat Norrahaantieltä Ruukintielle tultaessa. Liittymässä on haarat erikseen Norrahaantieltä Ruukintielle sekä länteen että itään käännäyttäessä, mutta varsinaista liikenteen jakajaa ei ole. Vaaratilanteita syntyy, jos liittymässä on samaan aikaan vastakkaisiin suuntiin kääntyvää ajoneuvo-liikennettä.



Kuva 37. Ruukintien ja Norrahaantien liittymä.

Kevyen liikenteen yhteys välillä Kirkonkylä Ahvenkoski

Kevyen liikenteen väylää ei ole Kirkonkylän ja Ahvenkosken välillä. Asukkaat kuitenkin mielellään käyttäisivät polkupyörää tai kävelisivät tällä välillä. Tien ja pientareiden kapeus sekä tietä käyttävä ajoneuvoliikenne kuitenkin aiheuttavat vaaraa jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

RUOTSINKYLÄ**Elimäentien - Ruotsinkyläntien - Turkkilantien liittymä Teutjärvellä**

Liittymässä on huonot näkemät Ympäristön kaupan kulmalla. Liittymä on lisäksi melko väljä ja kaupan pihan/yleisen tien välinen raja on epäselvä. Vaaratilanteita muodostuu Elimäentien ja Ruotsinkyläntien suuntaan ajettaessa. Lisäksi Turkkilantien väistämisvelvollisuus ei ole tarpeeksi selvä. Gulf-baarilta johtava tieliittymä on myös liian laaja ja houkuttelee liian suuriin liittymisnopeuksiin.



Kuva 38. Elimäentien - Ruotsinkyläntien - Turkkilantien liittymä eri suunnista.

Elimäentien nopeusrajoitukset kylien ja asutustihentymien kohdilla

Nykyisin nopeusrajoitukset ovat kylien kohdilla 60 km/h, Ruotsinkylässä 50 km/h. Tonttiliittymiä on varsin tiheässä ja vaikka liikennemäärät ovat varsin pienet, saattaa päätietä käyttävien ajoneuvojen käyttämä ajonopeus aiheuttaa vaaratilanteita tonteilta Elimäentielle liittyttäessä. Kylien ja asutustihentymien kevyelle liikenteelle aiheutuu suurista ajonopeuksista myös vaaraa.

VALTATIE 7 VÄLILLÄ TESJOKI – AHVENKOSKI

Maankäyttöä on tällä valtatie jaksolla paljon molemmin puolin valtatieta ja sivutie- sekä tonttiliittymiä on runsaasti. Koska valtatie liikennemäärä on varsin suuri, kääntyvä liikenne, varsinkin päätien suunnasta vasemmalle käännnyttäessä, aiheuttaa ongelmia jonomuodostumien vuoksi. Vaaratilanteita syntyy peräänajouhkan tai kääntyvän ajoneuvon kylkeen ajouhkan vuoksi. Tesjoella asutus on keskittynyt pääasiassa valtatie eteläpuolelle, mutta valtatie pohjoispuolelle on viime vuosina kaavoitettu uusia asuntoalueita sekä teollisuusalue Vanhan Viipurintien länsipuolelle. Koska Tesjoen palvelut ovat pääosin valtatie eteläpuolella, uusi maankäyttö synnyttää uutta valtatie ylitystarvetta ja näin ollen lisää vaaratilanteiden syntymistä.

Viipurintien - vt 7 – Kivikummuntien liittymä (kalasavustamon kohta) 22

Liittymä on sivusuunnilta valtatielle liittyttäessä hyvin väljä ja jäsentymätön. Liian helpot ja väljät ajolinjat voivat houkutella liittymään sivuteiltä valtatielle vaaralliseen väliin. Valtatie suunnassa kulkevalle kevyelle liikenteelle ajoneuvoliikenteen liian sujuva sivuteiltä liittyminen aiheuttaa myös vaaratilanteita.



Kuva 39. Viipurintien ja valtatie 7 laaja ja jäsentämätön liittymä.

Kevyen liikenteen väylä alikulkukäytävän sillan kohdalla 23

Silta on varsin kapea ja kevyen liikenteen väylä on tuotu sen vuoksi aivan ajoradan viereen. Koska valtatiellä on paljon liikennettä ja ennen kaikkea raskaita ajoneuvoja kulkee paljon, jalankulkijat ja pyöräilijät tuntevat turvattomuutta ja epämiellyttävyyttä sillalla ajoneuvojen läheisyyden ja niiden aiheuttaman ilmapölyn johdosta.



Kuva 40. Kevyen liikenteen väylä ilman ajoradasta erottavaa kaidetta.

Valtatien liittymäjärjestelyt Kullantien kohdalla 24

Valtatiellä on väistötie liittymässä Loviisan suunnasta tultaessa, mutta se puuttuu idän suunnasta liittymään tultaessa. Vasemmalle kääntyminen valtatieltä on hankalaa, koska vastaantulevaa liikennettä on paljon ja kun kääntyvä ajoneuvo joutuu jäämään odottamaan kääntymismahdollisuutta takaa tuleva liikenne joutuu pysähtymään myös. Mikäli takaa tulevan liikenteen nopeus on suuri ja liikennettä on paljon, on vaarana tapahtua peräänajoja tai kääntyvän auton kylkeen ajaminen.



Kuva 41. Kullantien liittymä Kotkan suunnasta.

Särkjärventien liittymä

Särkjärven uimaranta on kesäisin ahkerassa käytössä. Valtatien ja Särkjärventien liittymä on hankala varsinkin vasemmalle kääntyvälle liikenteelle ja liittymässä on myös näkemäongelmia. Vaaratilanteita syntyy, kun valtatie pitäisi kääntyessä ylittää. Vastaantuleva liikenne pakottaa odottamaan turvalista ylitysväliä ja takaa tulevat autot joutuvat myös odottamaan, sillä ohitustilaa ei ole.



Kuva 42. Vasemmalle Särkjärventielle kääntymistä odottava auto.

Karhutien ja muiden pienten teiden sekä tonttien liittymät

Monien liittymien näkemät ovat huonot kasvillisuuden sekä liittyvien teiden tai pihaliittymien jyrkän tasauksen vuoksi. Vaaratilanteita syntyy, kun liittyvä liikenne ei näe valtatien liikennettä tarpeeksi hyvin.

Hirvivaara

Valtatiellä Tesjoen ja Ahvenkosken välillä on tapahtunut viiden viimeisen vuoden aikana 26 hirvikolaria, joista 5 tapahtui Myllykylän Miskinmäen kohdalla noin kilometrin pituisella jaksolla.

2.3 Nopeusrajoitukset

Loviisassa osalla asuntoalueiden kaduista nopeusrajoitus on 40 km/h ja osalla 30 km/h. Liikenneturvallisuuden ja yhtenäisyyden vuoksi asuntoalueiden nopeusrajoitukset voisivat olla koko kaupungin alueella 30 km/h. Joitakin 50 km/h nopeusrajoitusten alkamiskohtia on vaikea mieltää katuun liittyvän maankäytön suhteen. Alkamiskohtia tuleekin tarkistaa uusien ohjeiden mukaisiksi maankäyttö huomioiden.

Ruotsinpyhtään Tesjoella asuntokaduilla on kaikilla 30 km/h nopeusrajoitus. Kirkonkylässä sen sijaan on osittain 40 km/h nopeusrajoituksia, mutta osittain myös 50 km/h nopeusrajoituksia. Liikenneturvallisuuden kannalta epäyhtenäinen linja ei ole mielekäs ja asuntoalueella 50 km/h nopeusrajoitus on liian suuri.

Valtatiellä 7 Tesjoen kohdalla on 60 km/h nopeusrajoitus Tavastantien/Skogsbyntien liittymän kohdalla sekä Vanhan Viipurintien/Kivikummuntien liittymän kohdalla. Nopeusrajoitus nousee liittymien välillä 80 km/h alle kilometrin mittaisella matkalla. Liikenneturvallisuuden kannalta näin lyhyt korkeampi nopeusrajoitus on ongelmallinen. Autoilijan on vaikea mieltää ja varmasti noudattaakin lyhyitä 60 km/h nopeusrajoitusosuuksia.

Tesjoen ja Ahvenkosken välillä Marinkyläntien ja Elimäentien välillä nopeusrajoitus on 100 km/h. Välillä on kuitenkin paljon pieniä sivutie- ja tonttiliittymiä ja lisäksi väli on suunnittelualueen hirvivaarallisin väli. Nämä seikat eivät tue 100 km/h nopeusrajoitusta.

Suunnittelualueen yleisten teiden onnettomuustyyppiltään yleisimmistä yksittäis-onnettomuuksista (yht. 20 kpl) yli puolet eli 13 tapahtui 80 km/h nopeusrajoitusalueella. Yksittäis-onnettomuuksista 11 tapahtui vähäliikenteisillä maanteilla eikä näiden onnettomuuksien tapahtumiseen juurikaan voi vaikuttaa, ainakaan nopeusrajoitusmenetelmillä. Kasvatus ja valistus lienevätkin ainoat keinot vaikuttaa kuljettajiin siten, että liian suurten ajonopeuksien käyttäminen kapeilla, mäkisillä ja mutkaisilla teillä on suuri vaaratekijä.

3 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

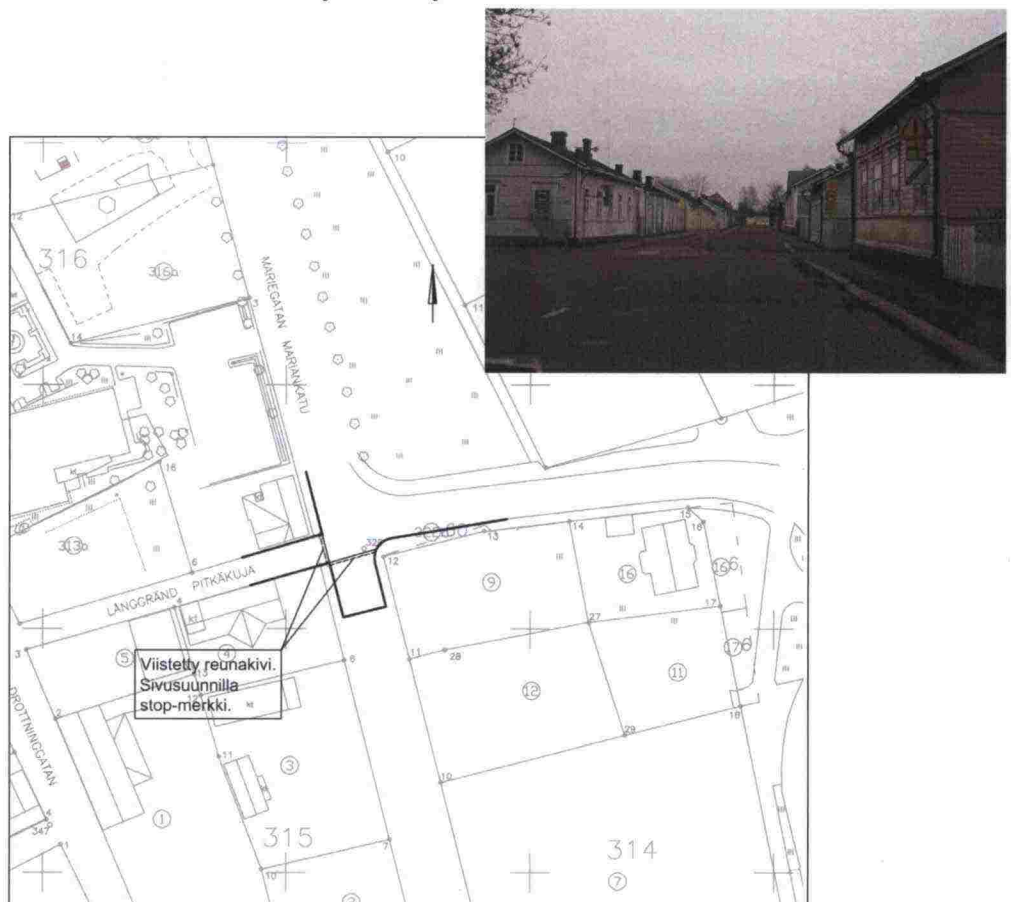
Toimenpide-ehdotukset on jaettu kolmeen eri kategoriaan toteuttamisajan sekä -kustannusten perusteella. Ensimmäisessä osassa esitetään pikaisesti toteutettavat ja kaikkein vähiten kustannuksia vaativat toimenpiteet. Toisessa osiossa on esitetty rakennustoimenpiteitä ja myös enemmän kustannuksia aiheuttavat toimenpiteet, joiden toteuttaminen kuitenkin parantaa liikenneturvallisuutta huomattavasti. Kolmannessa osiossa tai vaiheessa on esitetty pidemmällä aikavälillä toteutettavat toimenpiteet, joiden kustannukset ovat kaikkein suurimmat.

3.1 Pikaparannus- ja kunnossapitotoimenpiteet

LOVIISA

Liikennemerkkit

- * Patunantien ja Varvintien tasoristeyksiin asennetaan STOP –merkit.
- * Etuajo-oikeusjärjestelyt tarkistetaan koko katuverkolla ja poistetaan ristiriitaisuudet nopeusrajoitusten ja ajosuuntien suhteen. Mariankadun – Pitkäkujan liittymässä etuajo-oikeutta korostetaan siten, että sivusuunnille eli Pitkäkujan läntiseen haaraan ja Mariankadun eteläiseen haaraan asennetaan STOP-merkit ja viistetyt reunakivet.



Kuva 43. Mariankadun - Pitkäkujan liittymän parantaminen.

- * Asuntoalueiden nopeatrajoitukset vaihdetaan yhteneväisesti 30 km/h nopeatrajoitusalueiksi. Uusia nopeatrajoituksia voidaan korostaa katuihin maalattavilla merkinnöillä.
- * Pääkatujen 50 km/h nopeatrajoitukset tulee tarkistaa uuden nopeatrajoitusten suunnittelu-oppaan mukaisiksi (mm. Rantatie, Antinkyläntie, Läntinen Harjutie ja Haravankyläntie). Mannerheiminkadun ja Saaristotien 50 km/h nopeatrajoitusten alkamiskohdat tarkistetaan.
- * Valkontien ja Valkolammentien 50 km/h nopeatrajoitusten alkamiskohdat tarkistetaan. Vårdöntien eteläpään nopeatrajoitus tarkistetaan.

Muuttuneista nopeatrajoituksista ja etuajo-oikeusjärjestelyistä tiedotetaan asukkaille esimerkiksi paikallislehdistön avulla.

Kasvillisuuden raivaus

- * Valkon vanhan osan kapeiden katujen näkemiä parannetaan mahdollisuuksien mukaan kasvillisuutta karsimalla. Kasvillisuuden raivaus tehdään asukkaiden kanssa yhteistyössä ja kaupungin puisto-osaston ammattitaitoa hyödyntäen.

RUOTSINPYHTÄÄ

Liikennemerkkit

- * Ruukintien – Puistokujan liittymässä etuajo-oikeusjärjestelyt muutetaan siten, että Ruukintie on pääsuunta. Puistokujan liittyminen Ruukintielle muotoillaan selkeästi siten, että se tukee väistämisvelvollisuutta. Kevyelle liikenteelle turvataan katujen ylitykset suojateillä.
- * Kirkonkylän asuntoalueiden nopeatrajoitukset muutetaan 30 km/h.
- * Elimäentiellä kylien ja asutustihentymien kohdilla nopeatrajoitukset muutetaan 50 km/h ja niiden alkamiskohdat määritetään uudelleen.
- * Asuntoalueilta, joilla on 30 km/h aluerajoitus poistetaan kaikki kärkikolmiot eli etuajo-oikeuksia ei ole millään kadulla. Toimenpide edesauttaa ajoneuvojen hidastumista, sillä liittymissä on pakko tällöin hiljentää ja varoa liittyvää liikennettä.
- * Ruotsinkylässä Turkkilantien kärkikolmio sijoitetaan uudestaan siten, että väistämisvelvollisuus käy selvästi ilmi.
- * Valtatie 7:n nopeatrajoitus muutetaan Tesjoen liittymien välillä koko matkalla 60 km/h. 60 km/h nopeatrajoitus ulotetaan itään päin mentäessä Tessjön koulunliittymän itäpuolelle.

Kasvillisuuden raivaus

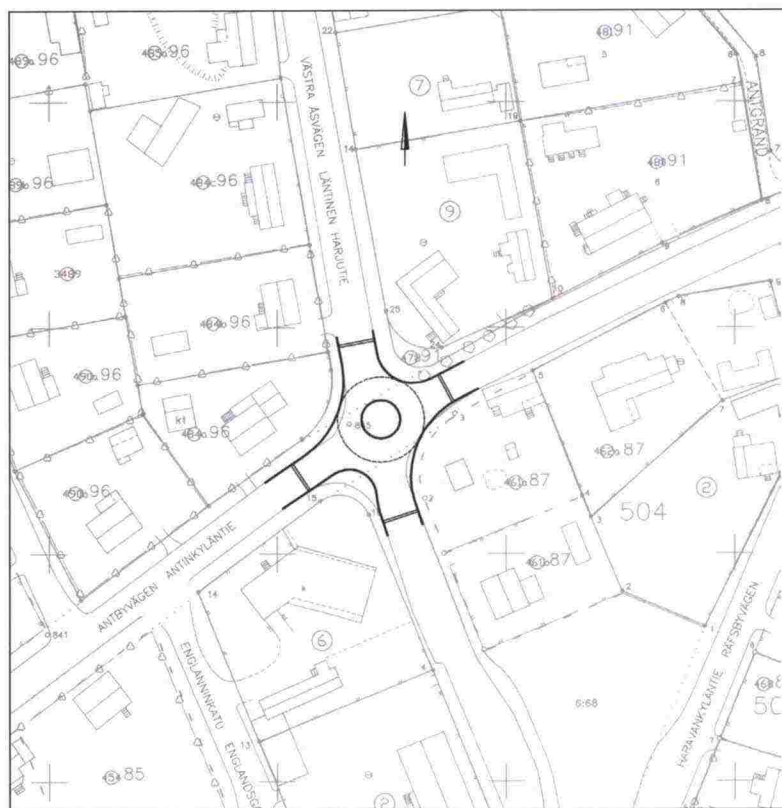
- * Näkemien parantamiseksi raivataan kasvillisuutta mm. Tesjoella Tavastantien ja Kuusitien liittymässä, Kirkonkylässä mm. Ruukintien ja Norrahaantien liittymässä sekä valtatie 7:n ja sen sivuteiden tai tonttiteiden liittymissä.

- * Hirvivaaran vuoksi valtatie 7:n varrella raivataan tien vierustan kasvillisuutta näkyvyyden parantamiseksi ennen kaikkea Tesjoen ja Ahvenkosken välillä.

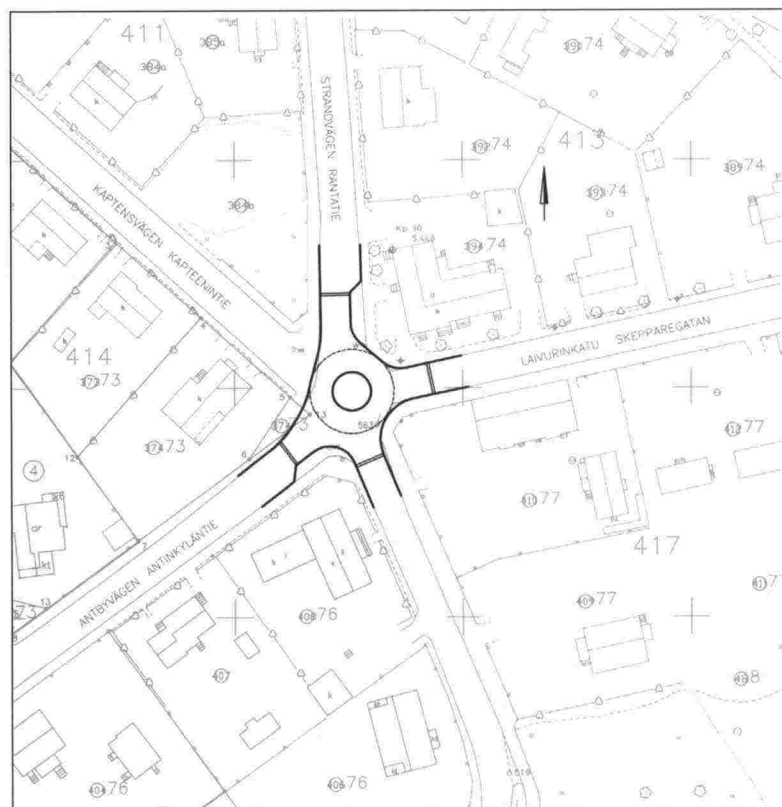
3.2 Parannus- ja rakentamistoimenpiteet

LOVIISA

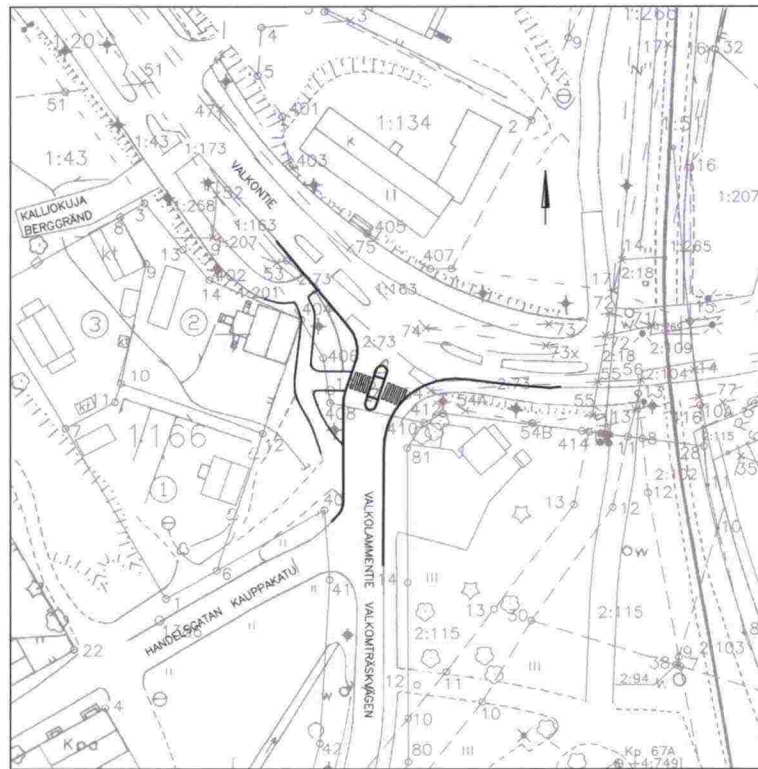
- * **Loviisan ydinkeskustassa** pyritään toteuttamaan resurssien mukaan liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitetyt Keskuspuiston kevyen liikenteen akselin korotetut suojatiet.
- * **Rautatien tasoristeyksien** turvallisuuden parantamisessa kestävin ratkaisu olisi tasoristeyksien vähentäminen ja jäljelle jäävien muuttaminen eritasoratkaisuiksi. Eritasoratkaisu on kuitenkin useimmissa nykyisissä risteyksissä vaikea toteuttaa. Puomi/ liikennevaloratkaisut lisäävät turvallisuutta jonkin verran, mutta kustannusten (120 000-150 000 euroa/laite) vuoksi niitä ei kannata tehdä väliaikaiseksi ratkaisuksi.
- * Vilkkaimmin liikennöityjen katujen tasoristeykset, joita käyttää myös joukko-liikenne, tulisi varustaa valo-ohjauksella ja puomeilla liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Tällaisia tasoristeyksiä Loviisassa ovat **Antinkyläntien, Kirkkokadun - Rauhaläntien** sekä **Haravankyläntien tasoristeykset**.
- * **Kevyen liikenteen yhteyden** rakentaminen **Valkon ja Loviisan keskustan välille**. Suositeltavin reitti seuraisi Vanhaa Valkontietä, sillä siinä ympäristö on jalankulkijoille ja pyöräilijöille miellyttävämpi kuin Valkontien ympäristö. Väylän rakentaminen tapahtunee vaiheittain taloudellisten resurssien mukaan.
- * **Antinkyläntien – Läntisen Harjutien liittymään** rakennetaan yliajettava, korotettu kiertoliittymä, Kuva 44 (sijainti kartalla sivu 36, kohde 7).
- * **Rantatien – Antinkyläntien –Laivurinkadun liittymään** rakennetaan yliajettava, korotettu kiertoliittymä, jolloin jokainen ajosuunta on tasavertainen, kuva 45 (sijainti kartalla, sivu 36 kohde 9).
- * **Porvoonkadulla** turvataan kevyen liikenteen ylitykset leveiden keskisaarek-keiden avulla. Saarekkeisiin istutetaan runkopuut hidastevaikutuksen lisäämiseksi. Nopeusrajoituksen 40 km/h alkamiskohtaa tuetaan leveällä saarekkeella tai muulla porttivaikutteisella rakenteella.
- * **Valkontien ja Valkolammentien liittymässä** kaarisädettä pienennetään siten, että kääntyvä liikenne joutuu hidastamaan ajonopeutta. Kuva 46.
- * **Valkolammentien, Saukkolahdentien ja Braskintien liittymää** turvalli-suutta lisätään korottamalla liittymä jokaisesta ajosuunnasta. Kuva 47.
- * **Valkolammentien ja siihen liittyvien katujen liittymäalueet** jäsenennetään turvallisemmiksi ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ylitykset turvataan saarekkeilla.



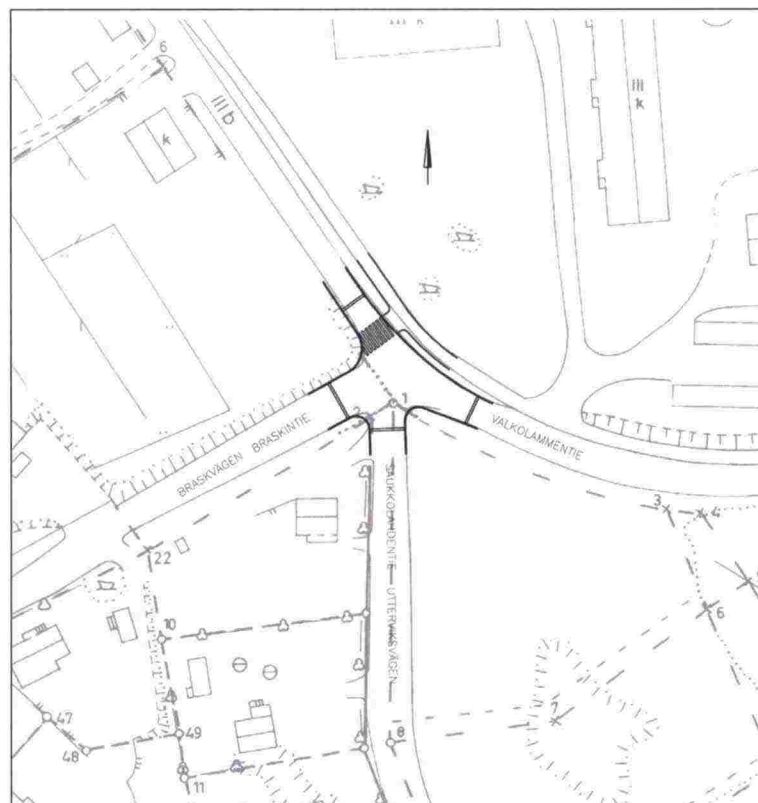
Kuva 44. Antinkyläntien ja Lätisen Harjutien kiertoliittymä.



Kuva 45. Rantatien - Antinkyläntien - Laivurinkadun - Lätisen Harjutien kierto- liittymä.



Kuva 46. Valkontien ja Valkolammentien liittymän muotoilu turvallisemmaksi.



Kuva 47. Valkolammentien, Saukkolahdentien ja Braskintien liittymän korotus.

RUOTSINPYHTÄÄ

Tesjoki

- * Tavastantien ja Notkalantien liittymäaluetta kavennetaan siten, että Notkalantien suunnasta Tavastantielle liittyvä joutuu hidastamaan ajonopeutta kunnolla.
- * Tavastantien ja Kuusitien liittymässä Kuusitien linjausta muutetaan suurempaan kulmaan Tavastantien suhteen. Katajatien näkemiä parannetaan kasvillisuutta ja kiviä raivaamalla. Kuva 48.



Kuva 48. Tavastantien ja Kuusitien liittymän parantaminen.

- * Tavastantien kevyen liikenteen väylää jatketaan Taasiantien ja Kuusitien välille.
- * Taasiantielle rakennetaan hidasteita 2–3 kpl ajonopeuksia hillitsemään.

Kirkonkylä

- * Puistokujalle rakennetaan saarekkeelliset suojatiet ainakin Koulutien liittymään ja urheilukentän kohdalle. Koska Puistokujalla on syytä ajaa hiljaista nopeutta koululaisten ja huonojen näkemien vuoksi, myös Koivumäentien liittymään tulisi rakentaa saareke. Koivulanmäentien ja urheilukentän saarekkeelliset suojatiet voidaan varustaa joko runkopuu-istutuksin tai valaisinpylväin, jolloin saarekkeet toimivat myös porttirakenteina ja ajonopeuksia hidastavana tekijöinä sekä Rukintien suunnasta että Elimäen-tieltä kirkonkylään tultaessa. Mikäli saarekkeissa käytetään runkopuita, tulee huolehtia siitä, etteivät puut itsessään aiheuta näkemäestettä. Nopeus-rajoituksesta voidaan muistuttaa ajoratamaalauksilla. Kuva 49.



Kuva 49. Puistokujan keskisaarekkeet.

- * Ruukintien ja Norrahaantien liittymä parannetaan siten, että saareke poistetaan ja Norrahaantie liitetään suorakulmaisesti Ruukintiehen. Norrahaantien/Koulutien liittymän itäpuolelle rakennetaan suojatie turvaamaan tien ylittämistä.

Ruotsinkylä

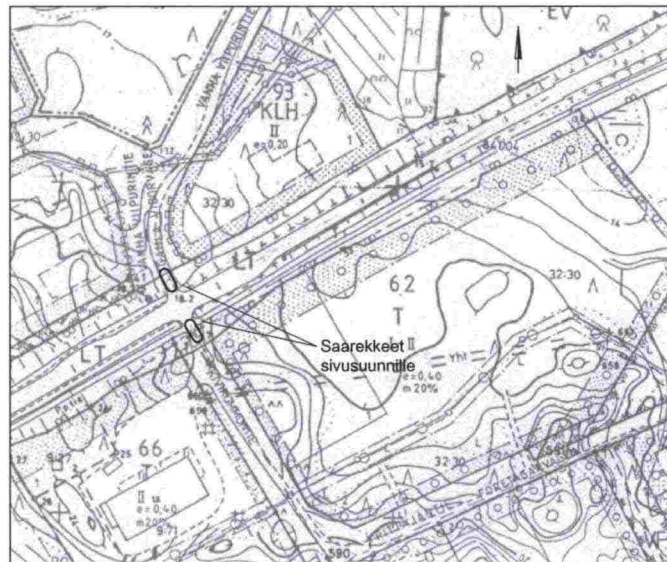
- * Elimäentien – Ruotsinkyläntien – Turkkilantien liittymän linjausta muutetaan kaupan kulmalla siten, että näkemät paranevat. Kaupan pihan pysäköinti-alueita selkiytetään ja piha-alue erotetaan tiealueesta selvästi. Gulf-baarilta tulevan tien liittymää supistetaan ajonopeuksia hillitseväksi.



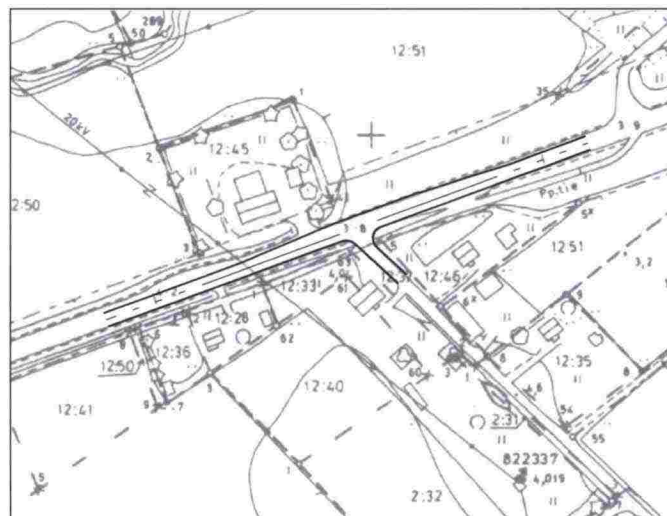
Kuva 50. Elimäentien - Ruotsinkyläntien - Turkkilantien liittymän jäsentäminen Ruotsinkylässä.

Valtatie 7

- * Valtatien 7- Viipurintien – Kivikummuntien liittymään rakennetaan liittyville suunnille saarekkeet ja liittymät muotoillaan tiiviimmiksi. Kuva 53.
- * Tesjoen kevyen liikenteen alikulkusillalla kevyen liikenteen väylä erotetaan ajoradasta kaideratkaisulla, joka mahdollistaa kunnossapitokaluston mahtumisen väylälle.
- * Valtatien 7 ja Kullantien liittymään valtatielle rakennetaan väistötila myös idän suunnasta tultaessa. Liittymässä on tilaa ja valtatie tasaus on ympäröivään maastoon nähden helppo. Kuva 54.
- * Valtatien ja Särkjärventien liittymään rakennetaan myös väistötila vasemmalle kääntymisen helpottamiseksi Tesjoen suunnasta tultaessa.



Kuva 51. Valtatien 7, Viipurintien ja Kivikummuntien liittymä.



Kuva 52. Kullantien väistötila.

3.3 Pidemmällä aikavälillä toteutettavat toimenpiteet, hankkeet

LOVIISA

- * **Loviisan keskustan liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteuttaminen** vaiheittain. Katuparivaihtoehdossa Mannerheiminkatu ja Brandensteininkatu muutetaan ensimmäiseksi yksisuuntaisiksi kaduiksi. Rakentaminen tulisi aloittaa länsipäästä kirkon edustalta ja toisena vaiheena tulisi toteuttaa torin ympäristön järjestelyt. Mariankadun ja Kuningattarenkadun rakentaminen kävelypainotteisiksi voisi olla seuraava rakennusvaihe.
- * **Loviisan sisääntulon läntisen kiertoliittymän** rakentaminen.

RUOTSINPYHTÄÄ

- * **Kevyen liikenteen väylän rakentaminen** Ahvenkosken ja Kirkonkylän välille. Väylän toteuttaminen tulisi kuitenkin aloittaa mahdollisimman pikaisesti Kirkonkylästä ja toteuttaa Ruukintien ja Puistokujan välinen osuus ensimmäiseksi. Välillä kulkee paljon kevyttä liikennettä ja varsinkin pienten koululaisten liikenneturvallisuus tulisi taata. Tässä yhteydessä tulee suunnitella myös turvallinen kevyen liikenteen yhteys Kirkonkylän koululta Elimäentien länsipuolelle.
- * Puistokujan kevyen liikenteen väylän rakentaminen.
- * Ruukintien kevyen liikenteen väylän rakentaminen.

Mikäli valtatie 7 rakentaminen moottoriliikennetieksi viivästyy, tulee nykyisen valtatie turvallisuuksi parantaa Loviisan ja Ahvenkosken välillä.

- * Hirvionnettomuuksien ehkäisemiseksi reunametsien vesakot raivataan ja runkopuiden alaoksat karsitaan. Hirvivaaramerkein korostetaan kaikkein vaarallisinta väliä.
- * Pihaliittymät ja toisiaan lähellä sijaitsevat pikkuteiden liittymät yhdistetään vain yhdeksi tai kahdeksi liittymäksi ja yhteydet järjestetään rinnakkaistiejärjestelyin. Rinnakkaistiet ratkaisisivat myös kevyen liikenteen yhteystarpeet ja olisivat huomattavasti turvallisemmat kuin valtatie pientareet.
- * Rakennetaan kevyen liikenteen väylä Tesjoen ja Ahvenkosken välille.

3.4 Toimenpiteiden yhteenveto

Taulukko 1. Toimenpiteiden yhteenvetotaulukko.

	KUNTA	TIE	AOSA	AET	LOSA	LET	Vastuutaho			Kust. €	Heva väh/v
							K	T	Y		
Pikaparannus- ja kunnossapitotoimenpiteet											
STOP -merkit Patunantien ja Varvintien tasoristeyksiin	Loviisa						K			680	
Etuaajo-oikeusjärjestelyt tarkistus koko katuverkolla	Loviisa						K			2000	
Mariankadun - Pitkäkujan liittymän järjestelyt	Loviisa						K			1550	
Asuntoalueille 30 km/h aluenopeusrajoitukset. Tehostemerk. katuihin	Loviisa						K			6800	
Pääkatujen 50 km/h nopeusrajoitusten tarkistus	Loviisa						K			1020	
Mannerheiminkadun ja Saaristotien 50 km/h nopeusraj. tarkistus	Loviisa						K			680	
Valkontien ja Valkolammentien 50 km/h nopeusraj. tarkistus	Loviisa	178					K	T		680	
Värdöntien eteläpään nopeusrajoitus tarkistus.	Loviisa						K			340	
Valkon vanhan osan kapeiden katujen näkemien parantaminen.	Loviisa						K				
Ruukintien - Puistokujan liittymän etuaajo-oikeusjärjestelyt	Ruotsinpyhtää	11946	1	200	1	600	K			2400	0,001
Kirkonkylän asuntoalueille 30 km/h aluerajoitukset.	Ruotsinpyhtää						K			2040	
Elimäentien nopeusrajoitusten 50 km/h tarkistus	Ruotsinpyhtää	1792	1	0	1	1947		T		340	0,020
- " -	Ruotsinpyhtää	1792	1	3336	2	253		T		340	0,009
- " -	Ruotsinpyhtää	1792	2	4800	2	5500		T		340	0,020
- " -	Ruotsinpyhtää	1792	2	6800	2	6948		T		340	0,004
- " -	Ruotsinpyhtää	1792	2	6948	3	2126		T		340	0,010
- " -	Ruotsinpyhtää	1792	3	3709	4	516		T		340	0,006
Kärkikolmioiden poisto asuntoalueilta.	Ruotsinpyhtää						K				
Turkkilantien kärkikolmio siirto	Ruotsinpyhtää	11951	1					T		170	
Valtatie 7:n nopeusrajoituksen muutos Tesjoen kohdalla.	Ruotsinpyhtää	7	20	2244	20	2877		T		340	0,029
Valtatie 7:n nopeusrajoituksen muutos Tesjoen kohdalla.	Ruotsinpyhtää	7	20	3385	21	537		T		340	0,052
Vt 7:lle 80 km/h välillä Tesjoki - Ahvenkoski	Ruotsinpyhtää	7	21	537	21	6927		T		340	0,208
Näkemäraivaukset Tesjoella, Kirkonkylässä ja valtatie 7 sivu- ja tontiteiden liittymissä	Ruotsinpyhtää						K	T			
Näkemäraivaus hirvivaaran vuoksi valtatie 7:n varrella	Ruotsinpyhtää	7	21	0	22	492		T			0,039
Parannus- ja rakentamistoimenpiteet											
Loviisan Keskuspuiston jk akselin korotetut suojatiet.	Loviisa							K		84000	
Kevyen liikenteen väylä Valko - Loviisa, 1. vaihe	Loviisa	178	1	0	1	5125	K	T		170000	0,047
Antinkyläntien - Lätisen Harjutien liittymän kiertoliittymä	Loviisa						K			100000	
Rantatien - Antinkyläntien -Laivurinkadun liittymän kiertoliittymä	Loviisa						K			80000	
Porvoonkadun leveät suojateiden keskisaarekkeet	Loviisa						K			35000	
Valkontien ja Valkolammentien liittymän järjestelyt	Loviisa	178	1	5360	1	5360	K	T		8000	0,002
Valkolammentie-Saukolahdentie-Braskintien liittymän korotus	Loviisa						K			25000	
Valkolammentien suojateiden saarekkeet	Loviisa						K			40000	
Tavastantien - Notkalantien liittymän järjestelyt	Ruotsinpyhtää						K			8000	
Tavastantien - Kuusitien liittymän järjestelyt	Ruotsinpyhtää						K			10000	
Tavastantien jk-väylän jatkaminen	Ruotsinpyhtää						K			37000	
Taasiantien hidasteet	Ruotsinpyhtää						K			6000	
Puistokujan saarekkeelliset suojatiet	Ruotsinpyhtää	11946	1	600	1	1200		T		45000	0,001
Ruukintien - Norrahaantien liittymän järjestelyt	Ruotsinpyhtää	11946	1	141	1	141	K	T		7000	0,001
Elimäentien - Koskistontien - Turkkilantien liittymän järjestelyt	Ruotsinpyhtää	1792	4	0	4	0		T		25000	0,004
Vt 7- Viipurintien - Kivikkumuntien liittymän järjestelyt	Ruotsinpyhtää	7	20	1837	20	2244		T		50000	0,011
Jk-väylän erottaminen kaiteella Tesjoella	Ruotsinpyhtää	7	20	2585	20	2615		T		1000	
Valtatien 7 - Kullantien liittymän väistötia	Ruotsinpyhtää	7	21	0	21	0		T		20000	0,017
Valtatien 7 - Särkärventien liittymän väistötia	Ruotsinpyhtää	7	21	3626	21	3626		T		20000	0,009
Pidemmillä aikavälillä toteutettavat toimenpiteet, hankkeet											
Loviisan keskustan liitu-suunn. toimenpiteet, 1 vaihe	Loviisa						K			550000	
Loviisan sisääntulon läntinen kiertoliittymä	Loviisa							T		250000	
Jk-väylä välillä Ahvenkoski ja Kirkonkylä	Ruotsinpyhtää	1792	1	0	2	0		T		700000	0,018
Puistokujan jk-väylä	Ruotsinpyhtää							T		120000	
Ruukintien jk-väylä	Ruotsinpyhtää							T		60000	
Hankkeet, mikäli valtatie 7 rakentaminen moottoriliikennetieksi viivästyy											
Rinnakkaistiejärjestelyt ja pienten liittymien poistaminen	Ruotsinpyhtää	7	21	0	21	4000	K	T	Y	750000	0,124
Jk-väylä Tesjoen ja Ahvenkosken välillä	Ruotsinpyhtää	7	21	143	23	0		T		900000	0,042

3.5 Kunnallinen liikenneturvallisuustyö

Kunnalla on liikenneympäristön suunnittelijana ja ylläpitäjänä tärkeä tehtävä ja tietty vastuu liikenneympäristön parantamisessa. Se voi myös tarjota asukkaalleen liikennekasvatusta eli tietoja ja taitoja turvallisen liikkumisen tueksi. Kuntien liikenneturvallisuustyö voi olla hyvinkin monimuotoista. Esimerkkejä yleisimmistä kuntien liikenneturvallisuustyön muodoista ja mahdollisuuksista on taulukossa 1. (Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön, LM, Tielaitos, Kuntaliitto, Liikenneturva, 1999).

Taulukko 2. Kuntien liikenneturvallisuustyön muotoja.

Esimerkkejä toimintamuodoista	Kunta vastaa	Kunta voi toiyhteistyössä muiden organisaatioiden kanssa
Vaikuttaminen liikennejärjestelmään ja liikkumistarpeisiin	X	X
Maankäytön suunnittelu ja toimintojen sijoitus	X	X
Rakentamis- ja parannustoimenpiteet kunnan hoitamalla tie- ja katuverkolla	X	
Rakentamis- ja parannustoimenpiteet yleisillä teillä		X
Liikenteen ohjausta ja rajoituksia koskevat päätökset	X	X
Toimenpiteet yksityisteillä		X
Liikennekasvatus päiväkodeissa ja peruskouluissa	X	X
Liikennekasvatus muissa oppilaitoksissa		X
Koulumatkareittien turvallisuuskartoitukset ja toimenpiteet	X	X
Koulukuljetusten turvallisuuden valvonta	X	
Liikenteen valvonta		X
Liikenneturvallisuustiedotus	X	X
Rattijuopumuksen ym. ehkäisy	X	X
Turvalaitevalvonta ja -vuokraus	X	X

Turvallinen liikkuminen ilman pelkoja on tärkeä osa kuntalaisten hyvinvointia. Kunnan tulee huolehtia siitä, että kaikenikäiset kuntalaiset suoriutuvat koulu-, työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoistaan ehjinä tuntien liikkumisen turvallisesti. Kaikilla kuntien hallinnonaloilla on mahdollista toteuttaa toimia, joilla kuntalaisten turvallisuutta liikenteessä voidaan parantaa. Eri hallinnonalojen yhteistyö on osoittautunut hyödylliseksi.

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä on se elin, jossa kokemuksia ja ideoita vaihdetaan ja sovitaan eri hallinnonaloilla yhteisesti tehtävistä asioista. Ryhmässä seurataan myös liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista ja tarkistetaan tavoitteita tarpeen mukaan. Loviisassa tällaisen ryhmän perustaminen sai kannatusta, kunhan sen vetäjäksi ja kokoonkutsujaksi saadaan sopiva henkilö. Hänen ei tarvitse olla kunnan virkamies, vaan esimerkiksi vanhempainyhdistyksen liikenneturvallisuudesta kiinnostunut jäsen.

Jos liikenneturvallisuustyöryhmää ei saada perustetuksi, voidaan eri hallinnonaloilta nimetä yhdyshenkilöt, jotka omalta osaltaan huolehtivat, että liikenneturvallisuusasiat otetaan huomioon. He toimivat linkkeinä eri hallintokuntien välillä sekä hoitavat yhteyksiä esimerkiksi kunnan tekniseen toimeen, tiepiiriin ja Liikenneturvaan.

Kullakin hallinnonalalla liikenneturvallisuustyö voidaan aloittaa perehdyttämiskoulutuksella, johon alustajia voidaan pyytää esimerkiksi Liikenneturvan kautta. Perehdyttämisen tarkoituksena on lisätä valmiuksia liikenneturvallisuuden huomioimiseen jokapäiväisessä työssä. Opetus- ja asiakastyössä työskenteleville se antaa asiantuntemusta jakaa tietoa turvallisesta liikkumisesta kaikille kuntalaisille. Koulutuksen pituus voi vaihdella tunnin mittaisesta tietoiskusta kokonaiseen koulutuspäivään.

Perehdyttämiskoulutuksessa voidaan käsitellä esimerkiksi seuraavia aiheita:

- * neuvolan ja päivähoidon työntekijöille tietoa lasten turvalaitteiden käytöstä
- * kotipalvelun työntekijöille iäkkäiden turvallisesta liikkumisesta, esim. liukuesteiden käytöstä, suhtautumisesta autoiluun
- * koulutoimelle liikennekasvatuksen periaatteista, koulutien kartoituksesta ja turvalaitteiden käytöstä, koululaiskuljettajille kurssi
- * tekniselle toimelle esimerkkejä ja kokemuksia muiden kuntien kokemuksista esim. nopeuden hillitsemisessä.

Kunta voi tarjota koulutusta myös suoraan kuntalaisille: kansalaisopistoon soveltuu hyvin autoilijoita ennakoivaan ajotapaan perehdyttävä Pelivara-kurssi sekä Ikäautoilijoiden kuntokurssi.

Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista voidaan seurata myös Loviisan ja Ruotsinpyhtään yhteisissä seminaareissa, joissa käsiteltäisiin paikallisia liikenneturvallisuusasioita sekä kirjataan toteutetut liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteet sekä määritetään seuraavaksi toteutettavat toimenpiteet. Osanottajille voidaan tarjota myös keskustelun pohjaksi ulkopuolisen asiantuntijan alustus ajankohtaisesta teemasta ja liikenneturvallisuustilanteesta. Seminaareihin voivat osallistua hallintokuntien edustajat sekä yleisöä teeman mukaan, esimerkiksi ikäryhmittäin tai tienkäyttäjärhmittäin.

Kun liikenneympäristöä rakennetaan ja parannetaan, on tärkeää tiedottaa kuntalaisille asiasta hyvissä ajoin. Uusista liikennejärjestelyistä kerrottaessa kannattaa liittää mukaan myös liikennekäyttäytymistä koskevia neuvoja ja ohjeita, sillä ne tukevat parannusten turvallisuusvaikutuksia. Esimerkiksi jos nopeusrajoitusta alennetaan, se vaatii myös autoilijoiden motivoimista uuden rajoituksen noudattamiseen. Kevyen liikenteen väylän valmistuessa on hyvä kiinnittää huomiota myös siihen, miten pyöräilijät ja jalankulkijat voivat itse parantaa omaa turvallisuuttaan kypärää ja heijastinta käyttämällä.

Myös yhteistyö poliisin kanssa tuottaa monia tilaisuuksia tavoittaa tienkäyttäjät tiedotuksen keinoin. Poliisin liikennevalvonta voidaan kytkeä monenkin eri hallintokunnan työhön tienkäyttäjien turvallisuuden hyväksi. Esimerkiksi rattijuopumusratsioiden yhteydessä voi terveystoimi kertoa alkoholiongelmastaisten hoidosta, tai poliisi ja nuorisotoimi voivat yhteistoimin puuttua mopojen virittelyyn.

3.6 Vaikutukset

Selvityksessä esitettyjen fyysisten toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu yleisten teiden osalta TARVA -ohjelmalla (versio 4.4), joka ottaa huomioon tieverkon onnettomuushistorian sekä tekniset ja liikenteelliset ominaisuudet. Katuverkolle esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia onnettomuusriskiin on arvioitu käyttäen hyväksi ohjelman vaikutuskertoimia. Vaikutukset on esitetty ryhmiteltynä toimenpide-ehdotusten mukaisiin kategorioihin.

Yleisille teille esitettyjen toimenpiteiden yhteen laskettuna vaikutuksena saavutetaan noin 0,65 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä ja 0,12 liikennekuoleman vähenemä vuodessa. Henkilövahinko-onnettomuuden keskimääräisellä kustannuksella 386 832 € (2.3 Mmk, ajokustannukset 2000) laskettuna onnettomuuskustannusten vuosittainen säästö yleisillä teillä on noin 253.000 €. Suurimmat laskennalliset vaikutukset saavutetaan pikaparanustoimenpiteiksi esitetyillä nopeusrajoitusten alentamistoimenpiteillä.

Katuverkolla suurimmat onnettomuusvaikutukset saavutetaan nopeusrajoitusten alentamistoimenpiteillä sekä Loviisan keskustan katuverkon parantamistoimenpiteillä.

Pikaparannus- ja kunnossapitotoimenpiteet

Lyhyellä aikavälillä toteutettavat pikaparannus- ja kunnossapitotoimenpiteet sisältävät paljon nopeusrajoitusten muutoksia ja niiden alkamiskohtien tarkistuksia. Yleisille teille esitettyjen toimenpiteiden vaikutukset on esitetty alla olevassa taulukossa. Yhteensä toimenpiteet vähentävät noin 0,38 henkilövahinkoihin johtavaa onnettomuutta vuodessa.

	Pituus	KVL	Suor. Mkm/v	Nykytilan hvjo yht.	Vähennemä hvjo yht.	Nykytila kuol/v yht.	Vähennemä kuol/v yht.
Pt 11946 Ruukintien - Puistokujan liittymän parantaminen	400	636	0.1	0.014	0.001	0.001	0
Vt7 Tesjoki - Ahvenkoski näkemäraivaus	7666	6922	19.4	2.116	0.039	0.278	0.002
Mt 1792 Nopeusrajoitus 60 -> 50 km/h	6596	920	2.2	0.495	0.046	0.035	0.009
Vt7 Nopeusrajoitus 100 -> 80 km/h	6390	6922	16.1	1.423	0.208	0.187	0.056
Vt7 Nopeusrajoitus 80 -> 60 km/h	1508	8124	4.5	0.463	0.082	0.052	0.022
Mt 1792 Nopeusrajoitus 80 -> 50 km/h	848	653	0.2	0.025	0.006	0.002	0.001
	16481	4155	25	2.907	0.382	0.345	0.09

Vaikutuksiltaan merkittävimpiä toimenpiteitä ovat valtatie 7 ja Elimäentien (mt 1792) nopeusrajoitusten muutokset. Tarkastelussa Elimäentiellä on oletettu kaikkien nykyisten 60 km/h nopeusrajoitusten muuttuvan 50 km/h jaksoiksi. Lisäksi rajoitusten alkamiskohtia on tarkistettu ja Kirkonkylän ja Viirilän välille on lisätty asutuskeskittymän kohdalle uusi 50 km/h jakso. Valtatiellä 7 nopeusrajoitukseksi on esitetty Tesjoen kohdalla 60 km/h ja Tesjoen ja Ahvenkosken välillä 80 km/h. Yhteensä nopeusrajoitustoimenpiteet vähentävät laskennallisesti noin 0.34 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

Katuverkolla vaikutuksiltaan merkittävimpiä toimenpiteitä ovat Loviisan katuverkon nopeusrajoitusten (asuntokaduille yhtenäinen 30 km/h) ja väistämisvelvollisuuksien tarkistukset sekä Ruotsinpyhtään kirkonkylän asuntoalueiden nopeusrajoitusten muutokset (-> 30 km/h). Nykyisten 40 km/h nopeusrajoitusten laskeminen 30 km/h rajoituksiksi vähentää henkilövahinko-onnettomuuksien riskiä toimenpiteen alueella noin 10 %. Kevyen liikenteen onnettomuuksien vakavuus eli kuoleman todennäköisyys onnettomuudessa auton kanssa pienenee noin puoleen.

Parannus- ja rakentamistoimenpiteet

Toimenpideryhmän yleisille teille esitetyt toimenpiteet vähentävät laskennallisesti noin 0.08 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

	Pituus	KVL	Suor. Mkm/v	Nykytilan hvjo yht.	Vähennemä hvjo yht.	Nykytila kuol/v yht.	Vähennemä kuol/v yht.
Mt 178 Valko – keskusta jkpp-tie	5125	2727	5.1	0.553	0.047	0.042	0.006
Pt 11946 Puistokujan suojatie-keskisaarekkeiden rakentaminen	600	636	0.1	0.022	0.001	0.001	0
Mt 178 Valkontien/ Valkolammentie ja Pt 11946 Ruukintien/ Norrahaantien liittymien parantaminen	541	1409	0.3	0.045	0.002	0.002	0
Vt7/Kullaantie liittymän väistötien rakentaminen	400	7856	1.1	0.143	0.017	0.016	0.002
Vt 7/Särkjärventie liittymän väistötien rakentaminen	400	6922	1.0	0.088	0.009	0.012	0.001
Vt7/ Kivikummuntie liittymän sivutien saarekkeiden rakentaminen	407	8789	1.3	0.208	0.011	0.012	0.001
Mt 1792 (Elimäentien)/ Pt11951 (Turkkilantien) liittymän jäsentäminen	400	600	0.1	0.026	0.004	0.002	0
	7873	3156	9.1	1.085	0.092	0.087	0.01

Yleisille teille esitetyistä toimenpiteistä suurimmat turvallisuusvaikutukset ovat Valkon ja keskustan välille rakennettavalla kevyen liikenteen yhteydellä. Väylä on oletettu toteutettavaksi Valkontien varrelle. Muita vaikutuksiltaan merkittäviä toimenpiteitä ovat liittymien parantamistoimenpiteet valtatiellä 7.

Rautatien tasoristeyksien turvallisuuden parantamiseksi on esitetty tasoristeyksien vähentäminen ja jäljelle jäävien muuttamista eritasoratkaisuiksi. Tasoristeysten poistaminen estää käytännössä kokonaan junien kanssa tapahtuvat onnettomuudet. Jäljelle jäävissä tasoristeyksissä puolipuumien rakentaminen vähentää onnettomuuksien määrän noin puoleen.

Katuverkolla kiertoliittymien rakentaminen Antinkyläntien – Läntisen Harjutien ja Rantatien –Antinkyläntien - Laivurinkadun liittymiin parantaa ennen kaikkea autoliikenteen turvallisuutta. Autoliikenteen onnettomuusriski pienenee n. 40 %. Kevyen liikenteen turvallisuus paranee ajonopeuksien laskiessa. Tesjoella Taasiantielle rakennettava ajonopeuksien hidastimet pienentävät henkilövahinko-onnettomuuden riskiä vaikutusalueellaan noin 30 %.

Pidemmällä aikavälillä toteutettavat toimenpiteet, hankkeet

Pitkällä aikavälillä toteutettaviksi esitettyjä hankkeita Loviisan keskustan Mannerheiminkadun ja Brandensteininkadun ympäristön saneeraus sekä kevyen liikenteen väylän toteuttaminen Ruotsinpyhtäällä Ahvenkosken ja kirkonkylän välille.

Yleisen tien varrelle toteutettavan kevyen liikenteen väylän rakentamisen seurauksena saavutetaan noin 0.018 henkilövahinko-onnettomuuden ja 0.002 kuoleman vähenemä vuodessa.

Taajaman saneerauksen laskennallinen vaikutus henkilövahinko-onnettomuusmääriin on noin 15 %. Toimenpiteiden vaikutusalueella on tapahtunut keskimäärin noin kolme henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain. Keskustan katuverkon onnettomuusvähenemän voidaan siis arvioida olevan noin 0.45 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

Valtatiellä 7 toteutettavat hankkeet, mikäli moottoritien rakentaminen viivästyy

Suunnitelmassa on esitetty erikseen hankkeita, joiden toteuttaminen on tarpeen, mikäli valtatie 7 rakentaminen moottoritieksi Loviisa-Kotka välillä viivästyy. Toisaalta hankkeet tukevat osittain myös nykyisen valtatie 7 roolia rinnakkaistienä moottoritien rakentamisen jälkeen.

Vaikutuksia laskettaessa ei ole enää otettu huomioon mahdollisia nopeusrajoitusmuutoksia, vaan ne on oletettu tehdyiksi pikaparannustoimenpiteiden yhteydessä. Tesjoen pääliittymä on oletettu toteutettavaksi kiertoliittymänä.

Esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksena saavutetaan noin 0.21 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä vuodessa.

	Pituus	KVL	Suor. Mkm/v	Nykytilan hvjo yht.	Vähenemä hvjo yht.	Nykytila kuol/v yht.	Vähenemä kuol/v yht.
Vt 7 Tesjoki - Ahvenkoski jkp-tie	7523	6922	19	2.039	0.042	0.27	0.009
Vt 7 Tesjoki - Ahvenkoski yksityistiejärjestelyt	4000	6922	10.1	0.96	0.07	0.124	0.01
	7666	6922	19.4	2.116	0.112	0.278	0.019

4 LAUSUNNOT JA VASTINEET

Ruotsinpyhtään kunta

Lausunto: Ruotsinpyhtään kunnanvaltuuston hyväksymässä esityksessä liikenneturvallisuus-suunnitelmaan edellytetään lisättäväksi riista-aidan rakentamista valtatielle 7 välille Tesjoki – Ahvenkoski.

Vastine: *Tiehallinnon yleisten toimintalinjojen mukaisesti riista-aitoja ei rakenneta sekaliikenneteille, vaan ainoastaan moottori- ja moottoriliikenneteiden varsille, missä aita voidaan rakentaa mahdollisimman yhtenäiseksi ja aukkoja jää vain eritasoliittymien kohdille. Valtatiellä 7 on paljon sekä katu- että yksityistieliittymiä, jotka katkaisisivat riista-aidan hyvin monelta kohtaa.*

Riista-aidan rakentaminen kyseiselle välille voi toteutua vasta valtatie 7 kehittämishankkeen yhteydessä, perustienpidon rahoilla sen toteuttaminen ei ole mahdollista.

Lausunto: Lausunnossa ehdotettiin lisäksi, että suunnitelmaan yhdistetään Uudenmaan tiepiirin koulujen liikenneturvaselvityksen ongelmanalyysit ja toimenpide-ehdotukset.

Vastine: *Koulujen liikenneturvallisuusselvityksestä on tehty erillinen selvitys ja se on lähetetty kunnille. Lisäksi selvitys löytyy internetistä linkistä www.tiehallinto.fi seuraavaa polkua käyttäen: Etusivu > Ajankohtaista > Tiedotteet > Uudenmaan tiepiiri > **Koulujen liikenneturvallisuuden parantamiseksi 440 toimenpide-ehdotusta.***

Lausunto: Lisäksi suunniteltaessa kevyen liikenteen väylää välillä Ruukki – Ahvenkoski tulee suunnitella myös turvallinen kevyen liikenteen yhteys Elimäentien länsipuolelta kirkonkylän koululle.

Vastine: Kevyen liikenteen väylän suunnittelussa välillä Ruukki – Ahvenkoski otetaan huomioon nykyinen alikulkurumpu Ruukin koululta Elimäentien länsipuolelle. Suunnittelussa tutkitaan käytävän mahdollinen käyttökelpoisuus kevyen liikenteen alikulkukäytäväksi.

Lausunto: Valtatiellä 7 Tesjoen kohdalla 80 km/h nopeusrajoituksen sijoitusta tulee siirtää itään päin mentäessä Tessjö skolanin liittymän itäpuolelle.

Vastine: Nopeusrajoituksen alkamiskohta Tessjön skolanin kohdalla tutkitaan erikseen ja siitä tehdään erillinen päätös.

Lausunto: Asuntoalueelta, joilla on 30 km/h aluerajoitus, poistetaan tapauskohtaista harkintaa käyttäen kärkikolmiot.

Vastine: *Katuliittymien osalta päättävä valta liikennemerkeistä on kunnalla, mutta liikenneturvallisuuden kannalta kärkikolmiot olisi syytä poistaa yhtenäisesti 30 km/h nopeusrajoitusalueilta.*

Loviisan kaupunki

Lausunto: Kunkin liikenneturvallisuustoimenpiteen osalta tulee tehdä erikseen päätökset ja tarvittaessa yksityiskohtaiset suunnitelmat ennen toimenpiteiden toteuttamista.

"Kasvillisuuden raivaus" kohtaan lisäys: Kasvillisuuden raivaus tehdään asukkaiden kanssa yhteistyössä ja kaupungin puisto-osaston ammattitaitoa hyödyntäen.

Vastine: *Raporttiin tehdään ehdotetut lisäykset.*

Ratahallintokeskus:

Lausunto: Ottaen huomioon rataosuuden Lahti – Loviisa vähäisen liikenteen, RHK ei aio olla aloitteellinen tasoristeysten oleelliseen tason parantamiseen. RHK ei myöskään vastusta ajatusta ja toimia, jonka seurauksena tasoristeysturvallisuutta parannetaan esim. varoituslaitteilla tai liittyvää tietä parannetaan tieolosuhteita muuttamalla tai paikkaa vaihtamalla tai kokonaan poistamalla.

Vastine: *RHK jättää toimenpiteiden toteuttamisen kunnan ja tiepiirin tehtäväksi.*

Uudenmaan Ympäristökeskus:

Lausunto: Onnettomuusanalyysin mukaan Loviisan ylivoimaisesti suurimmat liikenneongelmat ovat keskustassa erityisesti Mannerheiminkadulla ja Brandesteininkadulla. Niille on aiemmin laadittu erillinen suunnitelma, joka olisi hyvä liittää tämän raportin liitteeksi.

Vastine: *Vuonna 2002 valmistunut Loviisan keskustan liikenneturvallisuussuunnitelman käsittely on kaupungissa vielä kesken ja odottaa rahoitusratkaisua. Käsittelyn keskeneräisyyden vuoksi raporttia ei liitetä tähän liikenneturvallisuussuunnitelmaan.*

Itä-Uudenmaan liitto

Lausunto: Nopeusrajoitusten alentamiseen ja tien varren raivaamisen ohella olisi syytä harkita vaarallisimmilla paikoilla myös riista-aitojen rakentamista.

Vastine: *Viittaus Ruotsinpyhtään kunnalle annettuun vastineeseen riista-aidan rakentamisesta.*

LIITTEET

- LIITE 1 Loviisan asukaskyselykaavake
- LIITE 2 Ruotsinpyhtään asukaskyselykaavake
- LIITE 3 Ruotsinpyhtään asukaskyselyn tuloksia
- LIITE 4 Loviisan asukaskyselyn tuloksia

LOVIISAN – RUOTSINPYHTÄÄN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA/LOVIISA

Vastaajan ikä: ____ vuotta

Sukupuoli: ____ nainen ____ mies

1. Tunnetko olosi turvalliseksi Loviisan alueen liikenteessä omalta kohdaltasi; entä lastesi osalta? (Rastita oikea vaihtoehto X)

	Kyllä	Kohtuullisen	Ei
- itse	_____	_____	_____
- lasten osalta	_____	_____	_____

2. Oletko Sinä tai joku perheenjäsenistäsi joutunut liikenneonnettomuuteen?

	Kyllä	Ei	"Läheltä piti"
	_____	_____	_____

Jos olet, niin:

- missä => merkitse oheisille kartoille **(rastita X)**
tai kirjoita tarkka paikka (esim. jokin risteys) _____
- milloin => pvm + kellonaika (oliko hämärää/pimeää?) _____
- keliolosuhteet (ympyröi oikea): kuiva, sateinen, luminen, jäinen, muu _____
- miten onnettomuus tapahtui?: _____

3. Jos pidät jotakin paikkaa liikenteessä erityisen turvattomana, niin:

- merkitse paikka oheisille kartoille **(ympyröi O)**
- kerro millä kulkuneuvolla kulkiessa kohta on vaarallisen tuntuinen (ympyröi oikea ve)
 1. jalankulku
 2. pyörä
 3. mopedi
 4. auto, moottoripyörä
 5. muuten, miten _____
- miksi paikka on vaarallinen? _____
- miten tilannetta voitaisiin tuossa paikassa parantaa? (voit myös piirtää ehdotuksesi kääntöpuolelle)

4. Mitkä ovat mielestäsi kaksi merkittävintä liikenneturvallisuutta heikentävää tekijää Loviisassa? (ympyröi vaihtoehto)

- a) huonot liikennejärjestely (esim. tiestön kunto, liittymät, kevyen liikenteen verkosto jne.)
- b) liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen
- c) turvavälineiden käyttämättömyys
- d) piittaamattomuus kevyttä liikennettä kohtaan
- e) valistuksen ja tiedotuksen puute
- f) jokin muu, mikä? _____

Voit piirtää parannusehdotuksesi tälle sivulle.

KIITÄMME VAIVANNÄÖSTÄSI!

Kyselykaavakkeen voi palauttaa **15.10.2003 mennessä** Loviisan kaupungin tekniseen keskuksen tai kirjastoon palautuslaatikkoon tai osoitteella:

Esisuunnittelijat Oy/ Maija Krankka
Eerikinkatu 4 A
00100 Helsinki

Palautetta voi antaa myös sähköpostitse osoitteella maija.krankka@esisuunnittelijat.fi

LOVIISAN – RUOTSINPYHTÄÄN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA/ RUOTSINPYHTÄÄ

Vastaajan ikä: ____ vuotta

Sukupuoli: __ nainen __ mies

1. Tunnetko olosi turvalliseksi Ruotsinpyhtään alueen liikenteessä omalta kohdaltasi; entä lastesi osalta? (Rastita oikea vaihtoehto X)

	Kyllä	Kohtuullisen	Ei
- itse	_____	_____	_____
- lasten osalta	_____	_____	_____

2. Oletko Sinä tai joku perheenjäsenistäsi joutunut liikenneonnettomuuteen?

	Kyllä	Ei	"Läheltä piti"
	_____	_____	_____

Jos olet, niin:

- missä => merkitse oheisille kartoille (**rastita X**)
- milloin => pvm + kellonaika (oliko hämärää/pimeää?) _____
- keliolosuhteet (ympyröi oikea): kuiva, sateinen, luminen, jäinen, muu _____
- miten onnettomuus tapahtui?: _____

3. Jos pidät jotakin paikkaa liikenteessä erityisen turvattomana, niin:

- merkitse paikka oheisille kartoille (**ympyröi O**)
- kerro millä kulkuneuvolla kulkiessa kohta on vaarallisen tuntuinen (ympyröi oikea ve)
 1. jalankulku
 2. pyörä
 3. mopedi
 4. auto, moottoripyörä
 5. muuten, miten _____
- miksi paikka on vaarallinen? _____

- miten tilannetta voitaisiin tuossa paikassa parantaa? (voit myös piirtää ehdotuksesi kääntöpuolelle)

4. Mitkä ovat mielestäsi kaksi merkittävintä liikenneturvallisuutta heikentävää tekijää Ruotsinpyhtäällä? (ympyröi vaihtoehto)

- a) huonot liikennejärjestely (esim. tiestön kunto, liittymät, kevyen liikenteen verkosto jne.)
- b) liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen
- c) turvavälineiden käyttämättömyys
- d) piittaamattomuus kevyttä liikennettä kohtaan
- e) valistuksen ja tiedotuksen puute
- f) jokin muu, mikä? _____

Voit piirtää parannusehdotuksesi tälle sivulle.

KIITÄMME VAIVANNÄÖSTÄSI!

Kyselykaavakkeen voi palauttaa Ruotsinpyhtään kunnanvirastoon tai Tesjoen kirjastoon palautuslaatikkoon tai osoitteella:

Esisuunnittelijat Oy/ Maija Krankka
Eerikinkatu 4 A
00100 Helsinki

Palautetta voi antaa myös sähköpostitse osoitteella majja.krankka@esisuunnittelijat.fi

Ruotsinpyhtään asukaskysely

Miksi paikka on vaarallinen?

- 7-tie idästä Markkinämäentielle. Vasemmalle kääntyvä joutuu pysähtymään, takaa tuleva liikenne joutuu myös pysähtymään, jos ehtii (2 vast.)
- Markkinämäentien suunnasta on vaikea ja vaarallista päästä Loviisan suuntaan johtavalle bussipysäkille. Pitää ylittää Elimäentien liittymäsää kolme kaistaa.
- Loviisan suunnasta tultaessa pitäisi Tavastantielle käännäessä olla oma kaista kääntyville (2 vast.)
- kahden 60 km/h nopeusrajoituksen välissä oleva 80 km/h on todella vaarallinen kaikille tienkäyttäjryhmille
- Tesjoen ja Ahvenkosken välillä vaarallista, sillä pyörätie ja ajotie yhtyvät eikä kaidetta ole välissä
- Tesjoen liittymien kohdat, vilkas liikenne, "venäläinen matkaaja", rekkaliikenne
- Tervaksentien puoli on aivan pimeässä, koska valaistus puuttuu (2 vast.)
- Kulkemista varten ei ole tilaa. Liikenne on kasvanut jatkuvasti, pyöräily ja jalankulku turvatonta
- nopeusrajoitus 100 km/h Tesjoki -Ahvenkoski täysin järjetön!! 80 km/h:kin yläkantissa
- kaikilla kulkuneuvoilla vaarallinen sekä oikealle että vasemmalle käännäessä.
- tieväli Loviisa - Kotka on todella vaarallinen varsinkin jos joudutaan kääntymään vasemmalle Loviisasta päin tullessa. Tieosuus yksi Suomen pahimmista.
- tien yli käännäessä kylkikolari aina vaarana, kun takaa tuleva meinaa törmätä kääntyvään autoon
- vilkas liikenne eikä jalankulkijalla ja pyöräilijällä tilaa kulkea kuin ojassa
- Tesjoelle kääntyville pitäisi olla oma kääntyvien kaista Loviisasta päin tultaessa.
- tavallinen risteys, mutta puskat peittävät näkyvyyden
- Lukkarinmäki autolla liikkuessa näkyvyyttä ei ole mäen taakse, jalankulkijoiden ohittaminen vaarallista
- Ruukki: pensasaita estää näkyvyyden kurvin taakse, vaara sekä jalankulkijoille että autoilijoille
- Elimäentien ja Ruukintien liittymä on vaarallinen kevyelle liikenteelle, koska joutuu ylittämään ajoradan kolme kertaa. Suojatie myös risteysen eteläpuolelle!!
- Puistokujan Pitäjätien, Ruukintien ja Ahlsströmintien liittymät vaaralliset huonon näkyvyyden vuoksi
- Elimäentiellä koulun ja Ruukintien välisellä osuudella on lapsia tiellä, koska pyörätie puuttuu
- nuoret ihmiset eivät piittaa nopeusrajoituksista yleensä
- valtatiellä paljon raskasta liikennettä
- Ahvenkoskentien ja vt 7 liittymä
- Ruukintien ja Puistokujan risteyksestä puuttuu kevyen liikenteen väylä tai edes suojatie risteyksessä olisi suotava!
- Paaskoskentiellä huono näkyvyys.
- Vt 7 puuttuu (Miskinmäki, Ahvenkoski) hirviaita, vaikka useita hirvikolareita on sattunut

LIITE 3 (2/3)

- Elimäentien risteys: suojatien paikka onko oikea?
- Ruukille menevä risteys, autoilijoiden piittaamattomuus säännöistä
- Ruukintlen risteyksessä ei noudateta liikennemerkkiä. Huono näkyvyys ainakin talvella.
- Ruukintlellä ajetaan varsinkin iltaisin ylinopeutta.
- Ruukintlellä on tien kapeuden vuoksi vaarallista liikkuu muilla kuin moottoriajoneuvoilla
- Ruukintlellä on syytä varoa kaupan suunnasta tehtaan suuntaan ajavia
- Lukkarinmäki on paha kun jalankulkua on kahden puolen.
- Väli Ahvenkoski - kirkonkylä vaarallinen kevyelle liikenteelle
- Rekkaliikenne, joskus jopa 8 perävaunullista rekkaa peräjäälkeen.

Miten vaarallista paikkaa parannetaan?

- rakentamalla kääntymiskaista
- tien (vt 7) olisi hyvä olla leveämpi Markkinämäentien kohdalla. Oma kaista kääntyville kaikkein paras ratkaisu.
- Alikulikutunneli kevyelle liikenteelle Elimäentien liittymään.
- Kevyen liikenteen väylä tarvittaisiin välille Ahvenkoski Rpt:n kk , koska tiellä ei ole minkäänlaisia pientareita kevyen liikenteen kulkemisen turvaamiseksi.
- valaistus Tervaksentien puolelle!
- Tesjoen Kullaantien länsipuolella olevan kevyen liikenteen alikulkutunnelisillan päällä oleva jk+pp-tie vaarallinen, pitäisi olla kaide ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välillä tai sitten pyörätie pitäisi johtaa alas alikulun yhteyteen ks. piirros (lomake 8)
- valaistus Tervaksentien puolelle!
- vajaan 10 km:n kevyen liikenteen väylän rakentaminen ei luulisi olevan mahdoton toteuttaa
- Pyörätietä toivoo moni, moni Tesjoen - Ahvenkosken kulkijaa!!
- välille Tesjoki - Ahvenkoski 40 km/h nopeusrajoitus , ohituskielto ja pyörätie sekä poliisin jatkuva läsnäolo!
- 7-tien turvallisuutta voitaisiin lisätä pyörätiellä ja/tai rinnakkaisella koko-ojatiellä.
- Paaskoskentiellä näkyvyyttä voidaan parantaa tietä leventämällä ja poistamalla tien vierestä lahonnut puu.

Parannusehdotuksia esitettiin melko paljon myös piirroksilla.

Vapaina mielipiteinä ja parannusehdotuksina esitettiin seuraavanlaista:

- Linja-autovuoroja kirkonkylään ja -kylästä vähän.
- Kulkeminen autottomalla hankalaa.
- Pyörällä ei uskalla kulkea, koska liikenne on niin hurjaa.
- Nopeusrajoitus pitäisi alentaa Tesjoki - Ahvenkoski välillä 80 km/h ja tienpientareitten levennykset toteutettava risteysien kohdilla
- Pyöräilykelpoinen tukkitie Ruotsinpyhtäältä Loviisaan, jos 100-300 m:n pituinen puuttuva pätkä hiekoitettaisiin.
- Jos ette muuta aikaiseksi saa, niin leventäkää pientareita edes 1 m, mallia voi ottaa Ahvenkosken sillan Kaakkois-Suomen tiepiirin puolelta!!.
- Kunnan uimarannalle vaarallinen tie niin lapsille kuin aikuisillekin. Törkeä tie kaiken kaikkiaan!!
- Tavastantien ja Kuusitien liittymässä tien viitta puskassa. Pitäisi vaihtaa toiselle puolen Kuusitietä.

- Tervaksentien liittymä on pimeä, tolppa on, mutta lamppu puuttuu. Halpana vaihtoehtona riittävän selvät heijastimet tien molemmin puolin.
- Lukkarinmäki on erittäin vaarallinen paikka, koska siellä kulkee paljon lapsia ja autoja eikä näkyvyyttä ole kumpaankaan suuntaan. Pientareitakaan ei ole. Ratkaisuna voisi olla joko pientareen leventäminen tai pyörätien rakentaminen koululta suoraan kaupalle tai pankille.
- Ruukissa sillalle kaupalta johtava mutka on vaarallinen, koska pensasaita estää näkyvyyden kurvin taakse. Autot oikovat ja jalankulkijoiden näkeminen vaikeutuu. Mutkasta pensaan leikkaaminen siten, että näkemä paranee.
- Peräkylässä ongelmia aiheuttaa koko ajan lisääntyvä liikenne ja kovat ajonopeudet- Lisäksi tie on ajoittain tosi surkeassa kunnossa. Lapsien määrä on Peräkylässä lisääntynyt ja tulee lisääntymään. Ajonopeuksia tulisi saada hillityksi esim. hidasteilla.
- Peräkylässä liikenne on lisääntynyt, eivätkä kuljettajat noudata nopeusrajoitusta. Lisäksi tie on jatkuvasti huonossa kunnossa. Lapsiperhe toivoo asfalttia ja hidasteita.
- Lukkarinmäki on vaarallinen jalankulkijoille eikä sen miellyttävämpi autoilijoille, koska mitään ei voi nähdä.
- Koululle ja terveystakeskukseen kulku jalan on vaarallista, koska suojatie on vain yhdelle pysäkillä. Ehdotan jk+pp -tien rakentamista koululta pellon poikki kaupalle ja kulmukseen.
- Kevyen liikenteen valaistuja väyliä lisää esim. kk - Ahvenkoski, pimeässä metsässä (Kukuljärven reitti) ei kukaan viitsi liikkua.
- Elimäentielle toinen suojatie Ruukintein risteykseen.
- Puistokujalla huono näkyvyys ja tie on kapea. Kevyelle liikenteelle vaarallinen, lapset! Tien levennys ja tilaa pyöräilijöille ja kävelijöille
- Ruukissa tehdään risteykseen STOP -merkki kolmion sijaan ja töyssy vauhdin hidastamiseksi. Pusikot pois risteysalueelta.
- Kuninkaankylässä pankin risteyksessä huonon näkyvyyden parantaminen pankin liittymää avartamalla.
- Kunnon tieyhteyden rakentaminen kunnan rivitaloille.
- Elimäentien risteyksessä liittymän ajokaistoja tulisi leventää lisää tai rakentaa kiertoliittymä.
- Ruukintielle hidasteita.
- Elimäentielle olisi rakennettava erillinen jk+pp -tie välille Ahvenkoski – kirkonkylä.

Loviisan asukaskysely

Miksi paikka on vaarallinen?

- Porvoonkatua pitkin tullaan paljon Loviisaan, monet oikaisevat ajamatta Helsingintien kautta. Suoraa, leveää Porvoonkatu ei mielletä taajamaksi. Monelle kaupunki alkaa vasta kirkon luota tai radan ylityksestä. Maantienopeus on ikään kuin jäänyt päälle. Lännestä tullaan Porvoonkatu 65 tai jopa 70 km/h nopeudella. Nopeusrajoitus on kuitenkin Myrskylänkadulta lähtien 40 km/h nopeusrajoitus, mutta sitä noudatetaan huonosti. Porvoonkadun pohjoispuolella asuvia lapsia on todella opetettava varomaan kadun ylityksiä - turvallisinta on radan lähellä - juna hiljentää autoa enemmän kuin lapsi.
- Mannerheiminkadun ja Kuningattarenkadun risteyksessä jalankulkijalle vaarallista, koska näkyvyys on huono.
- Huonosti merkityt hidasteet aiheuttavat vaaraa. Mm. Myllyharjun hidaste on niin korkea että sen ylitys vie huomion muusta liikenteestä.
- Miten huomioidaan raskas jakeluliikenne Loviisan liikennejärjestelyissä, esim. peruutukset kauppohen varastoihin, hidasteet, jotka aiheuttavat ammattiautoilijoiden terveydelle tutkitusti riskejä. Mahtuvatko isot autot turvallisesti läpi tulevien liikenneympyröiden, vai toimitaanko kevyen liikenteen ehdoilla luottaen ammattiliikenteen taitoihin. - hekin ovat erehtyväisiä.
- Mannerheiminkadun ja Saaristotien perusongelmat: 1) Risteykseen tullaan etelästä liian suurella tilannenopeudella, varsinkin työmatkaruuhkissa. Risteäviä pyöräilijöitä ei haluta väistää. 2) Saaristotieltä tulevat autoilijat eivät myöskään halua (tajua?) väistää Ungernintieltä saapuvia suoraan tai keskustan suuntaan (oikealle!) ajavia autoja. 3) Keskustan suunnasta risteykseen saapuu autoilijoita, jotka ohittavat ryhmittymämerkkien vastaisesti suoraan jatkamalla oikeaa kaistaa, joka sallii vain kääntymisen Saaristotielle. Ungernintiellä ei ole katukylttejä näkyvissä, minkä vuoksi siihen katuosuuteen suhtaudutaan kuin pihaliittymään.
- Huonot näkyvyydet
- Huono näkyvyys Antinkyläntie ja Haravankyläntien risteyksessä. Antinkyläntien - Kapteenintien risteys. Mariankadun - Pitkäkujan risteys liikennemerkkejä ei noudateta.
- Eestintieltä tullessa Valkontielle, jyrkkä mäki häiritsee näkyvyyttä, vasemmalata tulevia autoja ei näe ennenkuin on jo isolla tiellä.
- Rotisenmäki on aika vaarallinen, koska siinä on paljon pensaikkoa näkyvyyttä heikentämässä. Myös Luotsintien on vaarallinen samasta syystä. (2)
- Valkolammentie välillä Centrum - Valkolampi, yhdeksän autoa kymmenestä ajaa huomattavaa ylinopeutta päivittäin.
- Pieni asfalttimäki kerrostaloilta tullessa, ei näe oikealle (Valko)
- Jatkuva hirvivaara Saaristotiellä.
- Ei ole vaarallisia paikkoja Loviisan seudulla.

Parannusehdotuksiksi vastaajat esittivät:

- Porvoonkadulle 40 km/h nopeusrajoitus paremmin näkyviin, ehkä molemmin puolin tietä. Jonkinlaista kavennusta voisi myös ajatella (portiksi). Valtatielta tuttu tärinäraidoitus voisi olla halpa ratkaisu. Töyssy Porvoonkadun molemmissa päissä olisi paras ratkaisu. Poliisin valvonnan kohdentaminen koulun alkuun olisi paikallaan!
- Mannerheiminkadun ja Saaristotien risteys tulisi ensi tilassa toteuttaa kiertoliittymänä, kun alueella on siihen vielä hyvin tilaa.
- Saaristotien alkuun hirvivaara -merkki!. Leikarintien alkuun 30 km/h nopeusrajoitusmerkki
- Rotisenmäen ja Luotsintien varsilla näkyvyyttä estäviä pensaita olisi karsittava
- Valkolammentielle joko lisää valvontaa tai hidasteita.

Parannusehdotuksina sekä muina mielipiteinä esitettiin myös seuraavaa:

- Kevyen liikenteen väylä saatava mahd. pian Valkosta Loviisaan
 - Huonot pinnoitteet korjaukseen.
 - Loviisassa on "kirkonkylämeininki" esim. pysäköinnissä
 - Asenteiden korjaaminen paikallistasolla - onko mahdollista? -
 - Moottoriajoneuvolla ajokiellon ja kielletyn ajosuunnan liikennemerkkien sijoittelua ja vaikutusta pitäisi muutamassa kohdassa korjata
- 1) Pitkäniityntiellä Valkossa ajetaan liian kovaa. Tiellä on paljon lapsia, jotka ovat vaarassa. Koululle kääntyäessä välikkö koulun parkkipaikalle on liian kapea.
 - 2) Päiväkodin kohdalla ylitettäessä (valkolammentieltä Fantsnäsintielle) Rotisenmäeltä tulevat autot ovat ja melkein kohdalla, ennen kuin lapsi on päässyt tien yli rauhassa. Näkyvyys on huono.
 - 3) Valkolammentien, Braskintien ja Saukkolahdentien risteys on epäselvä.
 - 4) Nopeusrajoitukset ovat unohtuneet autoilijoilta Saukkolahdentiellä. Varsinkin kesäaikaan liikennettä on todella paljon. Jyrkkä mäki on varallinen, sillä alapuolella pyöräilevä tai kävelevä (varsinkin lapsi) ei näe tulevia autoja, ennen kuin ne ovat jo kohdalla. Näkyvyys on tässä kohdassa olematon.
 - 5) Leikkipuistoon kulkeminen Vårdöntien kohdalla vaikeaa.
- Ihmisille liikennekasvatusta. Kouluihin liikennekasvatus pakolliseksi ja mopokorttiin oikeuttava opetus kaikille koulusta.